



National
Transportation
Agency of Canada

Office national
des transports
du Canada

CA
TA 87
-AS6

31761 11649269 5

Annual Report 1992

National Transportation Agency of Canada



**Annual Report
of the
National
Transportation
Agency of Canada
1992**

© Minister of Supply and Services Canada 1993
Catalogue No. TW1-1/1992
ISBN 0-662-59425-8

Printed in Canada



NATIONAL TRANSPORTATION AGENCY OF CANADA

CHAIRMAN

The Honourable Erik Nielsen*

VICE-CHAIRMAN

Micheline Beaudry

MEMBERS

Patricia Danforth
James D. Mutch*

Craig S. Dickson
Edmund J. O'Brien
Jacques Voyer**

Nicole Forget
Keith Penner
Edward Weinberg*

George Minaker
Kenneth Ritter

PRINCIPAL OFFICERS

The Honourable Erik Nielsen,
Chief Executive Officer

Keith Thompson,
Executive Director

Suzanne Clément,
Secretary and Director General of Regional Operations

Seymour Isenberg,
Director General,
Dispute Resolution Branch

Gavin Currie,
Director General,
Market Entry and Analysis Branch

Mike Parry,
Director General,
Transportation Subsidies Branch

Marie-Paule Scott,
General Counsel,
Legal Services Branch

André Poulin,
Director General,
Corporate Management and Human Resources Branch

Doug Rimmer,
Chairperson,
Working Group on Comprehensive Review

* Terms expired November 30, 1992. At that time, Micheline Beaudry assumed the chairmanship in accordance with the NTA, 1987.

** Temporary Member for the Road to Accessibility Inquiry Hearings.

Chairman
National Transportation Agency
of Canada



Président
Office national des transports
du Canada

The Honourable Jean Corbeil, P.C., M.P.
Minister of Transport
Ottawa, Ontario

My dear Minister:

I have the honour to present herewith the fifth annual report of the National Transportation Agency of Canada, made pursuant to section 66 of the *National Transportation Act, 1987*, for the calendar year ended December 31, 1992.

Sincerely,

Micheline Beaudry



Digitized by the Internet Archive
in 2023 with funding from
University of Toronto

<https://archive.org/details/31761116492695>

TABLE OF CONTENTS

INTRODUCTION	1
SECRETARIAT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH.....	3
DISPUTE RESOLUTION BRANCH	7
MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH	13
TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH	17
LEGAL SERVICES BRANCH.....	21
CORPORATE MANAGEMENT AND HUMAN RESOURCES BRANCH	27
EXPENDITURES.....	29

INTRODUCTION

This is the fifth annual report of the National Transportation Agency of Canada. The Agency assumed responsibility for the federal regulation of Canadian transportation on January 1, 1988. It was established under the *National Transportation Act, 1987* and replaces the Canadian Transport Commission, which had regulated transportation in Canada since 1967.

The present transportation legislation is based on the premise that less government interference encourages innovation and enterprise. Transportation is now oriented towards a more competitive marketplace. Economic regulation has been reduced and is oriented towards problem-solving services and protecting the public interest.

OBJECTIVE

The ultimate goal of all NTA activities is to support the implementation of the national transportation policy through the economic regulation of carriers and modes of transportation that come under federal jurisdiction.

STRUCTURE

The Agency has been shaped to take its place in the current regulatory environment. It is structured along functional lines emphasizing multi-modal and market-oriented objectives.

Members

The Act provides for the appointment, by the Governor in Council, of a Chairman, a Vice-Chairman, and up to seven other full-time Members. Up to six additional Members may be temporarily appointed.

The Chairman is the Chief Executive Officer, responsible for managing and supervising the work of both Members and staff.

The Members are responsible for all Agency decisions.

Staff

Agency Members receive advice and support from the staff of the NTA. Reporting to the Chairman is the Executive Director who, as Chief Operating Officer, is responsible for the administration of the NTA and its staff.

Branches

The NTA has six branches:

- The **Secretariat and Regional Operations Branch** is responsible for recording Agency Decisions and Orders; editing, reviewing, producing and issuing Decisions, Orders, reports and notices; and drafting and processing regulations in accordance with government policy. It also plans Agency meetings, maintains ministerial and parliamentary liaison (Standing Committee on Transport), administers public hearings and inquiries, coordinates translation services as well as ministerial and executive correspondence. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices, including administration of the Atlantic Region Freight Assistance and Maritime Rail Freight Assistance programs.
- The **Dispute Resolution Branch** provides services to assist in the resolution of disputes about rates and services between carriers and shippers/travellers in all modes of transportation under the Agency's jurisdiction. This includes formal and informal investigations of air, marine and rail complaints, rail competitive access provisions (competitive line rates and interswitching), mediation, and final offer arbitration. Other areas of responsibility are: the rail infrastructure program; acquisitions and mergers involving Canadian transportation undertakings; public interest investigation of pilotage tariffs; regulation of international air tariffs; regulation of northern marine community resupply tariffs; administration of the *Shipping Conferences Exemption Act, 1987*; and the regulation of transportation facilities, equipment and services provided to travellers with disabilities in Canada.
- The **Market Entry and Analysis Branch** is responsible for the licensing of Canadian and foreign air carriers operating in Canada, the licensing of Canadian air carriers operating internationally, the licensing of northern marine resupply services, the issuance of rail certificates of fitness or public convenience and necessity, and the assessment of waivers with respect to the coasting trade. This Branch also monitors the economic impact of regulatory reform and participates in the negotiation of international air agreements. Field Investigations Officers responsible for the enforcement of Agency regulations and licence conditions are located in Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto, Montreal and Moncton.
- The **Transportation Subsidies Branch** is responsible for the management of subsidy and rate programs that determine appropriate compensation for rail services provided by eligible transportation companies. The Branch also evaluates proposals to rationalize rail networks, and monitors rail investment and expenditures for western grain transportation.
- The **Legal Services Branch** provides legal advice to the Members and staff of the NTA. It also acts as legal representative for the Agency at meetings, conferences, public hearings, inquiries and, when required, at judicial proceedings in the Federal and Supreme Courts.
- The **Corporate Management and Human Resources Branch** is responsible for the design and operation of the NTA management processes and related information systems; the provision of comprehensive services in support of NTA programs in the areas of informatics, records management, finance, planning, administration, internal audit and communications. It is also responsible for developing and implementing personnel administration and official languages policies, systems and programs in accordance with policies established by the central agencies.

Regional Offices

The Agency has discretion to establish regional offices. The Agency now has regional operations at the Western Regional Office located in Saskatoon, Saskatchewan, and at the Atlantic Regional Office located in Moncton, New Brunswick. Other regional offices are maintained in Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto and Montreal. Agency Members are resident in the regional offices in Saskatoon, Montreal and Moncton.

SECRETARIAT AND REGIONAL OPERATIONS BRANCH

SECRETARIAT

AUTHORITY AND RESPONSIBILITY

The Secretariat is the official point of contact between the Agency and the public. The Secretariat is responsible for drafting, editing, recording and issuing Agency Decisions and Orders. It is also responsible for drafting and processing regulations in accordance with government policy, coordinating ministerial and executive correspondence, coordinating translation and editorial services for executive correspondence and Agency decisions, maintaining ministerial and parliamentary liaison and administering public hearings conducted by the Agency. It is also responsible for the functions and responsibilities of the regional offices located in Moncton, Saskatoon and Vancouver, including administration of the Atlantic Region Freight Assistance and Maritime Rail Freight Assistance programs.

ACTIVITIES

In 1992, the Secretariat processed 455 Orders and 1,027 Decisions. The breakdown by mode of transportation is as follows:

ORDERS (1992)

Rail	234
Air	198
Water	2
Motor Vehicle	21
Pipeline	0
	455

DECISIONS (1992)

Rail	30
Air	766
Water	2
Motor Vehicle	0
Section I Letter Decisions	229
	1,027

The ministerial and executive correspondence unit coordinated 760 requests concerning ministerial and executive correspondence. The unit also prepared and edited 1,654 letters or response projects. The Branch was also involved in the administration of three public hearings and one pre-hearing, held in 19 locations, which resulted in a total of 29 sitting days.

A number of statutory instruments were processed by the Secretariat and approved by the Governor in Council in 1992. Four were agreements between railways for running rights and track usage; one was a rate scale order for the 1992-93 crop year; three were for 1992 supplementary minimum rates for movements of rapeseed products by rail; one was for the establishment of 1993 minimum compensatory rates for movements of rapeseed products by rail; and two were appointments by the Agency as Inspecting Engineers. As well, the *Air Transportation Regulations* and the *Railway Interswitching Regulations* were amended.

APPLICATIONS FOR REVIEW

Five applications for review dealing with air matters were filed with the Agency in 1992. Of these applications, two were denied and the remaining three applications were carried over to 1993.

Twenty-eight rail-related applications for review were considered in 1992, of which nine were carried over from 1991. Decisions were rendered on 24 applications during the year, with 16 applications granted, five denied, and three closed. Of the three closed, one was due to no response received from the applicant and the other two were withdrawn. The four remaining applications were carried over to 1993.

One marine-related application for review was filed in 1992 and was denied.

REGIONAL OPERATIONS

Atlantic Regional Office

The Atlantic Regional Office located in Moncton administers the Atlantic Region Freight Assistance Program and also comprises a directorate which is a microcosm of the Agency, providing direct services to eastern Canada in three program areas: dispute resolution, rail rationalization, market entry and analysis.

Under the Atlantic Region Freight Assistance Program, the office administers two freight rate subsidy programs - the *Maritime Freight Rates Act* and the *Atlantic Region Freight Assistance Act*. Desk audits are supplemented with field audits to verify claims made under the subsidy programs.

During the past year, the Atlantic Regional Office initiated preparatory work to amend the three regulations with respect to the subsidy program under the *Atlantic Region Freight Assistance Act*, and to create the *Basic Westbound Rail Regulations*. The proposed amendments were approved by the Agency and have been submitted to Transport Canada.

The automated and computer claims processing system continues to increase productivity and efficiency in subsidy audits. Twenty thousand, four hundred and fifty claims were processed during 1992. The office was also active in air enforcement investigations, conducted carrier inspections and participated in a number of infrastructure dispute resolution cases.

Western Regional Office

The Western Regional Office, located in Saskatoon, is a microcosm of the Agency and provides direct services to western Canada in three program areas of the Agency: market entry and analysis, dispute resolution and transportation subsidies.

During the year staff received and processed 25 applications for southern Canada air licences, 79 applications for licences to operate in northern Canada, and 34 applications for Class 9-4 international air charter licences.

Throughout 1992, the office continued to handle complaints and queries concerning the adequacy of transportation services. A number of complaints dealing with service and rate related matters were satisfactorily resolved.

In the rail infrastructure program, 71 applications were processed and eight complaints were resolved involving crossings at grade. A number of on-site inspections and meetings were undertaken to assist in the processing of these applications and complaints.

The office resolved 239 written and oral complaints dealing with domestic and international air passenger and cargo services. As well, regional staff handled a number of complaints and inquiries and provided support to headquarters in various initiatives dealing with the accessibility of transportation undertakings.

The Agency has the responsibility, under the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), to audit railway investments in plant and equipment as well as railway claims regarding maintenance and labour expenditures on grain dependent branch lines. Accordingly, 28 on-site inspections were performed in order to verify grain related activities of the railways. In addition, audits were carried out at CN Rail offices to examine source documents provided by the railways in support of their claims.

The WGTA also requires CN and CP Rail to hold public meetings, as a condition of payment, in order that they may obtain a better understanding of producers' transportation problems, and to answer questions and respond to suggestions by producers regarding grain transportation services. Staff attended four such meetings in the provinces of Manitoba, Saskatchewan and Alberta. In addition, a study was undertaken of the various aspects concerning "producer car rights".

Pacific Regional Office

In late 1992, the Agency identified a need for improved Agency visibility and accessibility for carriers, shippers, consumers, government officials and associations in the Pacific region.

Initial responsibilities of the Regional Office include assisting in the timely resolution of disputes, the processing of statutory applications and investigations, and the monitoring of carrier operations and regional and international transportation initiatives and issues relating to all modes of transport.

During 1992, the office monitored regional trucking operations through consultations with a sample of carriers, associations and provincial government representatives. Staff responded to a number of inquiries from carriers and shippers regarding aspects of rail statutory provisions; they also consulted with carriers, shippers, and airport and port authorities

regarding carrier operations and legislative and regulatory requirements and procedures.

DISPUTE RESOLUTION BRANCH

The Dispute Resolution Branch supports the NTA's function of resolving economic disputes between carriers and users of transportation services, in the interests of efficiency and utility of the transportation network. Activities include responding to specific applications and complaints concerning matters within the Agency's jurisdiction, conducting public interest investigations, providing mediation services and arbitration support, and initiating appropriate regulatory action. The Branch also has special responsibilities in implementing the NTA's mandate with respect to transportation rates and services, rail competitive access measures, allocation of costs of road/rail crossings, transportation of persons with disabilities, and mergers and acquisitions of transportation companies.

The Branch consists of four directorates: Accessible Transportation; Rail Complaints, Tariffs and Mediation; Rail Infrastructure; and Air and Marine Complaints, Investigations and Tariffs.

ACCESSIBLE TRANSPORTATION DIRECTORATE

The *National Transportation Act, 1987* (NTA, 1987) was one of six federal statutes amended by an omnibus bill to strengthen the rights of Canadians with disabilities in a number of priority areas. The bill, which amended section 3 of the Act to make meeting the needs of travellers with disabilities an integral part of the national transportation policy, received Royal Assent on June 18, 1992.

The Agency pre-published two sets of proposed regulations in Part I of the *Canada Gazette*; *Terms and Conditions of Carriage of Disabled Persons in Large Aircraft (30 seats or more)* and *Personnel Training Regulations for the Assistance of Disabled Persons* were published on March 21, 1992. Numerous comments were received from the public, industry and other interested persons, and these submissions are being analysed. Further consultations were held with the Air Transport Association of Canada and groups representing persons with disabilities on a regulatory proposal respecting air fares for attendants

of persons with disabilities. This proposal was approved by the Agency and draft regulations were sent to the Privy Council Office for technical review.

At the request of the Minister of Transport, the Agency carried out an inquiry into the accessibility of extra-provincial motor coach services in Canada. Hearings took place in 17 cities throughout Canada in the spring and fall of 1992, giving 180 presenters the opportunity to address the issues directly. The hearing panel consisted of the Honourable Erik Nielsen, Chairman, and M^e Nicolle Forget, with all other Members participating on a rotating schedule. Two Members, Dr. Jacques Voyer and Ms. Patricia Danforth, brought to the inquiry their knowledge of issues affecting persons with disabilities.

Rick Hansen, a well-known leader in the community of persons with disabilities, assisted the Agency with the hearings and report. A draft report was forwarded to the Minister of Transport in November. The final report will be issued early in 1993.

The inquiry into the level of accessibility of ferry services was completed and the final report issued. As a result of this Inquiry, Transport Canada granted funding to Northumberland Ferries Limited to retrofit the MV Prince Nova for the 1992 sailing season. As well, comments were collected on proposed accessibility regulations for ferry services.

At year's end, the interim report of the inquiry into the accessibility of ground transportation services at Canadian airports was released to solicit comments from interested persons. The report contains recommendations on the provision of hand-controlled rental vehicles and the availability of accessible taxis and buses at airports. Comments will be analysed and incorporated into the final report to be issued early in 1993.

During the year the Agency received 41 complaints concerning undue obstacles to the mobility of persons with disabilities. In addition, the Agency carried over 11 complaints from 1991. Half of the complaints dealt with air transportation, while 33 per cent dealt with ground transportation and 17 per cent with ferry services and terminals in all modes.

The Agency had an active public education program to ensure that people with disabilities understand their rights under section 63 of the NTA, 1987. Activities included the production and distribution of a videotape entitled Moving in the Right Direction; participation in a number of exhibitions including Independence 92 -- the international exhibition to commemorate the end of the United Nations decade of the disabled person; and an active public speaking program. The Agency

responded to numerous requests for information about the accessible transportation program, distributing more than 7,500 brochures, inquiry reports and discussion papers. All documents were made available in braille, large print and audio-cassette.

RAIL COMPLAINTS, TARIFFS AND MEDIATION

Rail Competitive Access

The Agency establishes interswitching rates on an annual basis. These are the amounts that one railway may charge a second railway to move traffic to that second railway when the origin or destination of the traffic is within a 30 km radius of an interchange between the two railways. The 1993 rates developed by Branch staff have been approved by the Agency and the Governor in Council.

The Agency conducted a review of the *Railway Interswitching Regulations*, as provided for in subsection 152(7) of the NTA, 1987; no policy changes to the existing Regulations were recommended.

In December 1991, Cominco Fertilizers filed an application requesting the Agency to order Canadian Pacific Limited (CP) to furnish terminal carrier and interswitching services at or near the facilities of AgPro at Saskatoon, including car blocks of 60 cars or more. The Agency found that an interchange exists at the AgPro facility and ordered CP to provide the required interswitching service.

Rail Confidential Contracts and Tariff Filings

Various documents such as confidential rail contracts, subsidy-related tariffs and other similar documents must be filed with the Agency. During 1992, the following documents were filed:

- 5,614 confidential contracts
- 9,039 amendments to contracts
- 932 statutory freight tariffs
- 621 limited freight tariffs
- 2 bridge and tunnel tariffs
- 252 express tariffs

- 124 passenger tariffs
- 433 tariffs approved pursuant to *Maritime Freight Rates Act*
- 27,117 free and reduced passenger transportation passes

Public Interest

The Agency released two decisions in 1992 following an earlier complaint by Atlantic Container Express, which alleged that certain of Canadian National Railway Company's (CN) rates to Newfoundland were not in accordance with the Terms of Union between Newfoundland and Canada. The Agency determined in May that certain rates to Newfoundland were below CN's cost of moving the traffic; CN was ordered to either adjust these rates or establish to the Agency's satisfaction that these rates were not anti-competitive pursuant to section 113 of the NTA, 1987. CN argued the latter and, in November, the Agency found these rates not to be anti-competitive.

Non-compensatory Rates

The Agency concluded its investigation, initiated at the request of the Governor in Council, into whether rates assessed for Gainers Inc. by CP were compensatory for movements of suspended meats during the 1980-1983 period. The Agency issued its decision in February which found that, for the most part, the rates were non-compensatory.

Joint Trackage Agreements

In 1992, the Agency recommended to the Governor in Council, pursuant to section 98 of the *Railway Act*, that six joint trackage/running rights Agreements be sanctioned. Five of the agreements covered segments of trackage in Ontario, and the other was for trackage from Montreal to the U.S. border.

Passenger Related Matters

The Agency issued a decision regarding passenger fares following a complaint with respect to VIA's Canrailpass, a pass that was available to Canadians and non-Canadians on different terms and conditions. The Agency found that the differences in the terms and conditions were prejudicial to the public interest, and ordered VIA to remove such features of the tariff.

As well, the Agency was required to reconsider an application from Algoma Central Railway for authority to discontinue its passenger-train service between

Sault Ste. Marie and Hearst, Ontario. The Agency ordered that, because of the remoteness of the communities in the area and the lack of suitable alternative transportation modes, rail service should not be discontinued.

Other

A review of nine orders and regulations was completed in 1992, and the Agency will recommend their revocation to the Privy Council.

RAIL INFRASTRUCTURE

Pursuant to the *Railway Act*, the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Safety Act* and the *Railway Relocation and Crossing Act*, the Branch receives applications and complaints concerning the construction and modification of rail lines, highway/railway crossings and other rail infrastructure. These applications and complaints, initiated by road authorities, railways or members of the public, are assessed on the basis of public convenience, railway requirements, fair and reasonable apportionment of costs between parties and environmental impact.

During 1992, the Branch dealt with 105 applications carried over from the previous year as well as 265 new applications. This resulted in the issuance of 179 Orders and the conclusion of 75 others; 116 are still in progress. The 179 Orders issued included 47 grade separations, 107 crossings at grade, one pipeline crossing, seven other crossings, two involving rail line construction or modification, two fencing exemptions and 13 reviews. The Branch also resolved 197 complaints and inquiries concerning rail infrastructure matters. Major projects considered included the construction of a branch line to service the Al-Pac plant in northern Alberta, another branch line to service an aluminum plant near Quebec City and a proposal to construct a new international rail tunnel under the St. Clair River at Sarnia, Ontario.

The general acceptance by the industry of the Agency's **Guidelines on Apportionment of Costs of Grade Separations** has led the Branch to initiate a program of review of all relevant engineering regulations under the jurisdiction of the Agency. The review will include the revocation of regulations no longer in effect or having no relevance under existing legislation and policy, amendments of regulations that have not kept pace with changing legislation, and the replacement of regulations with guidelines for more flexibility. Railways, road authorities, federal and provincial government departments, municipalities, engineering firms and individuals will all have the

opportunity to comment on potential consequences of any changes.

The Agency also adopted its final **Environmental Assessment Procedures** developed in conjunction with the **Environmental Assessment Review Process Guidelines Order**. With these procedures the Agency ensures the consideration of the environmental effects of any rail infrastructure work. Where necessary, the Agency has included in its orders any measures required to mitigate any significant negative environmental effects.

AIR AND MARINE COMPLAINTS, INVESTIGATIONS AND TARIFFS

Mergers and Acquisitions

Any person proposing to acquire an interest in a transportation undertaking, under the legislative authority of Parliament, with assets in Canada, or annual sales in or from Canada, in excess of \$10 million, must notify the Agency pursuant to Part VII of the NTA, 1987. The Agency publishes notices of proposed transactions in the *Canada Gazette*. If an objection is filed within 30 days of publication, the Agency must undertake a review. A transaction may be disallowed if it is found to be contrary to the public interest.

During 1992, the Agency published eight notices of proposed acquisitions (five air and three motor carrier). One of these was the proposed merger between Air Canada and PWA, which was withdrawn on November 9. A subsequent proposal was received on December 29; this proposal, for American Airlines to acquire 25 per cent of the voting shares of Canadian Airlines International, will be considered in 1993. The continuing review concerning the proposed acquisitions by Canadian Airlines International Ltd. of an interest in Air Atlantic Ltd., Calm Air International Ltd. and Inter-Canadien (1991) Inc., was adjourned until January 6, 1993.

Pilotage Act

Under the *Pilotage Act*, the Agency conducts investigations if objections are filed against a tariff proposal of a pilotage authority. After a lengthy investigation of the operation of the Atlantic Pilotage Authority, the Agency issued a decision in April recommending increases only in ports where it was deemed not to be contrary to the public interest.

In July, the Laurentian Pilotage Authority published a tariff proposal which is currently under review by the Agency.

Administration of the *Shipping Conferences Exemption Act* (SCEA), and Northern Marine Resupply Tariffs

Shipping conferences are associations of ocean carriers that regulate rates and conditions of service among their member lines. They are exempted from prosecution under the *Competition Act* if they comply with certain provisions of the SCEA.

In 1992, the documents/agreements of two newly-formed conferences, and amendments to 35 existing conference agreements, were reviewed and 47,000 tariff pages were filed.

The Canadian Shippers' Council (CSC), the designated shipper group pursuant to section 21 of the SCEA, requested informal Agency mediation with regard to surcharges imposed by two shipping conferences. One conference agreed to mediation, and a meeting of the two parties was arranged in Agency offices with Agency mediators present. The second conference declined mediation, and the CSC has now filed a formal complaint alleging the conference did not meet the statutory notice requirements for increases in surcharges. The matter is currently under investigation by the Agency.

Part V of the NTA, 1987 governs marine transport of community resupply goods along the Mackenzie River, on Lake Athabasca and in the western Arctic. Licensed carriers are required to file tariffs, which are reviewed to ensure that the rates and conditions of transportation are just and reasonable. In 1992, 12 northern marine resupply tariffs were analysed and one formal complaint against a carrier by a provincial authority was investigated, as well as an informal complaint by a shipper.

International Air Tariffs

Pursuant to Canada's bilateral air agreements the Branch handles industry complaints related to problems arising between carriers or with foreign governments in international air tariff matters. In 1992, 23 complaints were handled. The issues addressed included the prices offered by fifth/sixth freedom carriers for transportation between Canada and other countries, terms and conditions of transport, and the promotion and application of fares which had not been filed in tariffs with the Agency.

The electronic filing of tariffs has been allowed since August 30, 1991. This has significantly reduced administrative costs from the previous paper-based system. Early in 1993 the electronic filing of rules, including the terms and conditions of sale, will be introduced. This enhancement further complements the ability of the government to protect the consumer, industry and Canada's bilateral interests while reducing costs and the regulatory burden on the industry.

In 1992, 59,274 tariff pages (rules) and 2,787,669 electronic records were filed with the Agency for fares originating in or destined to Canada. Some filings propose fares increases; of these, 72 were subject to financial review in order to ensure that the proposed fares were justified. Rulings on Special Permission Applications to depart from regulations and file tariffs on short notice were made in 4,341 cases.

During 1992, the Branch participated in bilateral air service agreement negotiations and tariff discussions with Germany, Greece, Singapore, Argentina, Belgium and the United States. The Branch also provided tariff expertise in dealing with code-sharing and blocked-space agreements.

Complaints

In 1992, the Branch received and processed approximately 150 written consumer complaints, as well as approximately 800 oral consumer complaints and inquiries of varying complexity about air passenger transportation.

MARKET ENTRY AND ANALYSIS BRANCH

The mandate of the Market Entry and Analysis Branch is to regulate market entry and exit of carriers, with respect to those services and regions where such regulation is necessary to protect the interests of the users of transportation services; and to monitor, on an annual basis, the effect of the governmental economic regulatory approach on the Canadian transportation system.

Branch activities encompass the licensing of Canadian and foreign carriers with respect to their operations in Canada, and the enforcement of requirements established by Agency regulations and licences, and by international agreements; participation in the negotiation and implementation of international air agreements; and monitoring and analysis of the impact of economic regulation on the transportation sector.

The Branch is organized into four directorates: Domestic Operations, International Operations, Field Investigations and Industry Monitoring and Analysis.

The Branch provides functional direction to those employees in the NTA's Western and Atlantic Regional Offices who deal with local issues in respect of Branch activities. Field Investigations staff are also located in offices across Canada.

LICENSING

Domestic Operations

The Domestic Operations Directorate processed 270 applications for new or amended domestic air licences to serve the designated area and 54 for domestic air licences to operate outside of the designated area. A total of 262 new or amended licences were issued throughout the year. Each of the 898 domestic carrier files in respect of 1,986 licences were verified to ensure that a Declaration of Continuance of Qualifications, a document that attests to the fact that the carrier continues to have the qualifications required by law to hold a licence, was on file and correct. Each carrier is also required by the *Air Transportation Regulations* to maintain insurance coverage for passenger and public liability risks and to file a Certificate of Insurance with the Agency.

Certificates for all carriers were scrutinized on an on-going basis to ensure proper insurance was maintained. Three applications for abridged periods of notice of reductions or discontinuances of domestic air services were considered by the Agency.

No rail Certificates of Fitness were applied for and issued. No applications for permits to construct or operate a commodity pipeline were received in 1992.

Sixty-four temporary entry waiver requests under the *Canada Shipping Act* and the *Customs Act* were dealt with. On December 1, 1992 the *Coasting Trade Act* came into force and two determinations pursuant to that Act were made.

One application for a northern marine resupply service was denied in 1992.

International Air Operations

The Agency issues licences for scheduled international services in accordance with bilateral air agreements or special arrangements. An applicant must meet the liability insurance and aviation document requirements and be a designated Canadian carrier; in the case of foreign applicants, they must be designated by the respective foreign government. The Agency may set terms and conditions on scheduled international licences, in the public interest and, upon application, consider requests for exemptions from regulations.

The Agency sets conditions and issues permits for international charter flights; it also grants, upon application, exemptions from certain international charter permit and licence requirements.

In order to obtain permits to operate international charter flights out of Canada, air carriers are required to satisfy the Agency that they are protecting advance payments received from charterers by way of financial guarantees. Charterers must also protect monies received from passengers and travel agents, generally by trust accounting. In 1990 and 1991, NTA staff undertook a comprehensive review of the *Air Transportation Regulations* relating to the protection of advance payments at the air carrier level which culminated in the publication of amendments in Part II of the *Canada Gazette* on December 16, 1992.

Selected International Statistics 1992

Number of Licensees and Licences

Foreign Licensees as of December 31, 1992	886
International Licences Held by Foreign and Domestic Carriers as of December 31, 1992	1,712

Licence Authorities Issued, Suspended or Cancelled

Scheduled Services	34
Non-Scheduled Services	167
Licence Exemptions	22
Licence Suspensions	113
Licence Cancellations	195

Charter Applications 1992 Calendar Year

Canadian Originating Permits Issued

Passenger charters (ABC, ITC, ABC/ITC, CPC)	1,069
Entity cargo charters	107
Entity passenger charters	285
Amendments (all types)	817
Charter Exemptions Denied (all types)	671
Charter Applications Denied (all types)	29

Foreign Originating Notifications

Passenger charters (all types)	398
Cargo Charters (entity only)	165

Industry Monitoring and Analysis

The NTA, 1987 requires that the Agency conduct annual reviews on the operation of the new transportation legislation, covering changes in tariffs, levels of service, industry structure and performance, employment levels, response time on matters brought before the Agency, effects of competitive line rates on railways, and other matters referred by the Minister. The fourth Annual Review was published in 1992. The Reviews combine current information from both government and industry with the results of an extensive survey program of transportation users to provide a thorough examination of the evolution occurring in the various modes.

In recognition of the valuable information contained in these Annual Reviews, the Minister of Transport has

requested that the Agency continue with its industry monitoring program for at least two more years. For subsequent Reviews, the program will increase its emphasis on how the transportation system meets the needs of Canadian shippers and travellers, relying on broadly-based consultation to address pertinent issues and developments. Forthcoming Reviews will also be more global in context, as opposed to the essentially domestic orientation of past editions.

Field Investigations

Field Investigations Directorate is responsible for administering a three-part program designed to encourage voluntary compliance with the NTA, 1987 by transportation companies. The program is delivered through six field officers located in Moncton, Montreal, Toronto, Thunder Bay, Whitehorse and Vancouver. They are supported by a small headquarters unit located in the National Capital Region. The Program itself consists of: the Periodic Carrier Inspection Program (PCIP); the Targeted Investigations Program (TIP); and Special Field Projects (SFP).

The Directorate continues to work closely with Transport Canada and the R.C.M.P. on investigations under Parts II and V of the NTA, 1987 and related regulations. A close working relationship also exists with Revenue Canada - Customs and Excise on matters involving the transborder movement of aircraft. Memoranda of Understanding on Enforcement between the NTA and Transport Canada, and the NTA and the R.C.M.P. have been ratified to ensure coordinated efforts.

PCIP

Periodic Inspections Completed	256
Infractions Identified	127

TIP

Targeted Investigations Completed	101
Infractions Identified	47

SFP

General Inquiries	1,338
Seminars/Briefings	60

International Air Agreements

In 1992, the Branch provided support for the Agency in the discharge of its responsibilities as Canada's aeronautical authority under bilateral air transport

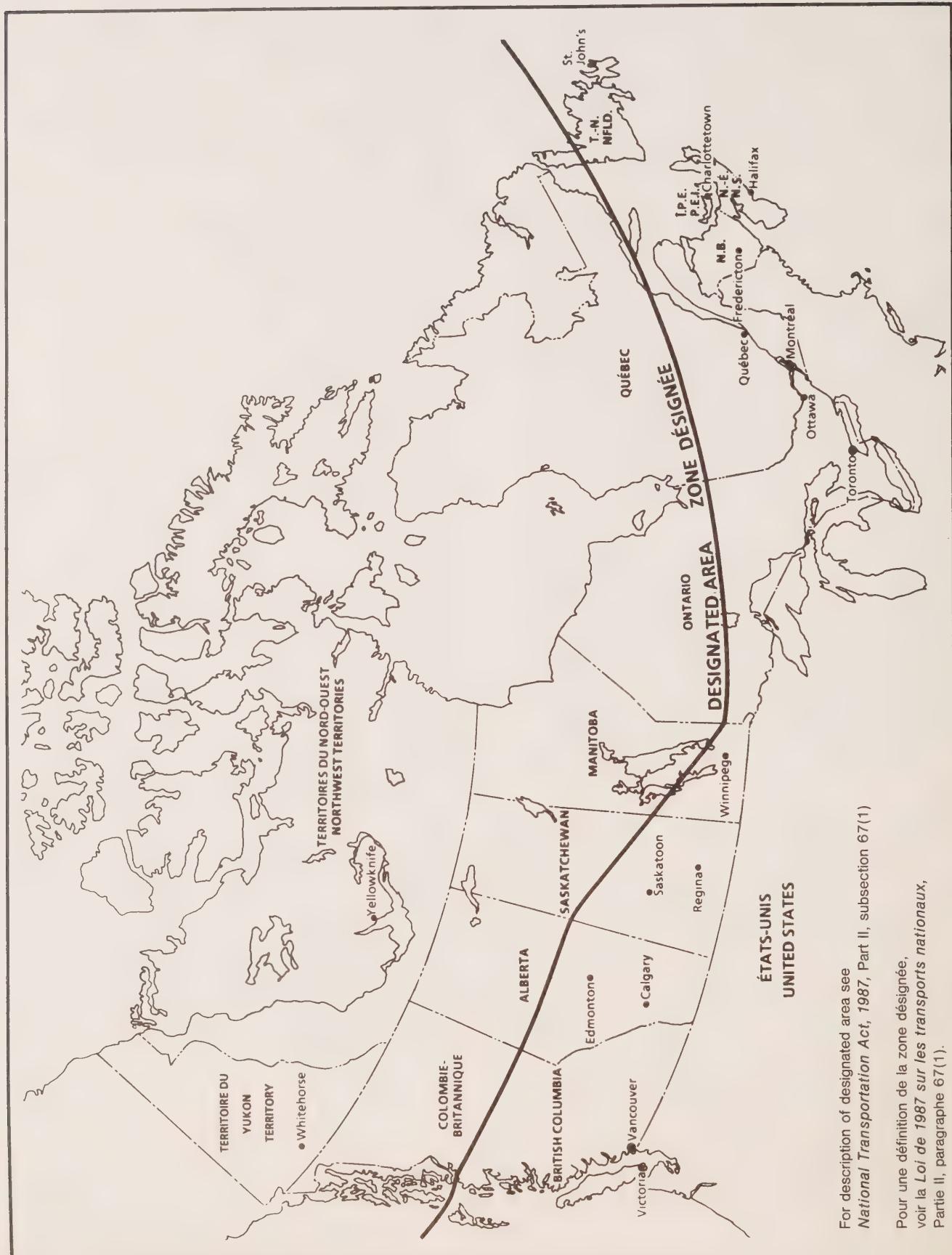
agreements and as Canada's transportation economic regulator under the *Air Transportation Regulations*. Activities related to bilateral agreements included the policy implications and administration of the capacity and tariff regimes and assessments of inter-airline commercial arrangements (e.g., code-sharing, blocked space and wet leases). Streamlined procedures were developed and implemented to reduce regulatory burden related to blocked space arrangements (35 applications in 1992).

The Branch represented the Agency at 15 bilateral negotiations with six countries, namely: Argentina, Belgium, Greece, Germany, Singapore (three rounds) and the United States (eight rounds). The Branch also worked closely with foreign regulatory authorities to facilitate charter operations (Canada/France seat quota and U.S. acceptance of bellyhold cargo on passenger charters) and to harmonize the application of charter rules (Canada/U.K.). The Agency, at the request of the Minister of Transport, also developed new liberal transborder charter regulations which would go into effect at the time of a new Canada-U.S. Air Agreement.

The Branch provided economic and regulatory policy advice on the provisions of bilateral and multilateral air transport agreements, licensing issues and charter matters. Such activities included passengers boarding/leaving aircraft during technical stops at Gander; fifth freedom charters; economic sanctions against Yugoslavia and Haiti; applications under the Canada/U.S. All-Cargo and Regional, Local and Commuter Service Notes; foreign investment in Canadian airlines; airline alliances; liberalization of air transport in the European Economic Community; GATT multilateral trade in services initiatives; and protocols and conventions regarding airline limits of liability.

The Branch represented Canada on the Economic Commission at the 29th General Assembly of the International Civil Aviation Organization and chaired the National Facilitation Committee.

In support of its activities, the Branch maintained and developed an automated information retrieval system on bilateral air agreements.

MAP OF DESIGNATED AREA

For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée,
voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*,
Partie II, paragraphe 67(1).

TRANSPORTATION SUBSIDIES BRANCH

The Transportation Subsidies Branch administers federal programs that relate to statutory rates, the payment of subsidies for rail transportation services, the monitoring of rail costs and the rationalization of Canada's rail network. The Branch audits railway accounts and financial records to determine the costs for moving western grain, losses incurred in the operation of uneconomic services, charges for services to VIA Rail Canada, and railway investment and expenditure levels for western grain transportation.

Authority to conduct these activities is found in the *National Transportation Act, 1987*, the *Railway Act*, and the *Western Grain Transportation Act*.

The Branch consists of four directorates: Program Management and Coordination, Rail Rationalization, Rates and Payments and Audit Services.

Rail Rationalization - Abandonments

The NTA, 1987 authorizes the Agency to render decisions on railway applications to abandon railway lines, or any portion thereof. Under the Act railways may abandon an annual maximum of four per cent of their total route miles. Before reaching a decision, the Agency considers a wide range of factors influencing the line. These include current and future economic potential, shipper requirements for transportation services, railway cost management and the reduction of federal subsidies.

CN had 381 route miles, or 1.97 per cent of its network, before the Agency for abandonment consideration in 1992. The Agency rendered decisions on 238 miles: 146 miles that were subject to the four per cent rule and 92 miles that were previously protected by Order in Council. The remaining applications were received in the latter part of the year and will be decided in 1993 in accordance with statutory deadlines.

CP Rail had 118 route miles, or 0.94 per cent of its network, before the Agency for abandonment consideration in 1992. The Agency rendered decisions on 56 miles, of which 19 miles were subject to the four per cent rule and 37 miles were previously protected

by Order in Council. The remaining applications were received in the latter part of the year and will be decided in 1993 in accordance with statutory deadlines.

At the end of 1992, the Agency received four notices of intent to apply for abandonment totalling 235.63 miles from CP, one for 12.40 miles from CN, and one for 6.11 miles from CSX.

Conveyances

During the latter part of 1992, the Agency received the following three applications for the conveyance of trackage:

- CN applied under section 174 to sell its Newton subdivision and part of its Owen Sound subdivision to Victoria County Railway Company;
- CN applied under section 158 to convey parts of its St. Clair tunnel subdivision to its wholly-owned subsidiary, the St. Clair Tunnel Company;
- CP applied under section 158 to convey part of its Boundary subdivision to the Grand Forks Railway Company.

Other Matters

During 1992, the Agency made nine determinations of the status of railway lines as branch lines, spurs, sidings or other types of track.

In 1992, the Agency processed 21 applications for railway station removals.

With respect to requests for reviews, stays and variations of Agency orders for the abandonment of the operation of railway lines, the Agency dealt with three reviews, one request for a stay, and varied three earlier orders or decisions.

Western Grain Rates and Payments

Under the *Western Grain Transportation Act* (WGTA), the Agency's annual rate scales set the total rail transportation charges for the movement of grain from individual prairie shipping points to Canadian export ports. For each point, the total rate is divided to establish the rate the railways charge producers, and the rate to be paid through Government of Canada subsidies.

The Agency issued the annual rate scale for 1992/93 crop year in the spring of 1992. This rate scale was developed by indexing the 1988 base year costs using an Agency determined composite price index and a

tonnage forecast provided by the Grain Transportation Agency.

In 1992, WGTA subsidy payments of \$783.8 million to CN, CP, BC Rail, Central Western Railway and the Southern Rails Cooperative lowered western grain transportation rail costs for Canadian producers. These payments required the processing of some 447,000 claimed rail car movements, through computerized edit programs and database systems, and extensive field validation.

In 1992, the Agency issued an order designating the grain dependent branch lines for the crop year 1992/93.

Western Grain Costing Review

The WGTA requires the Agency to conduct Reviews every four years to determine the cost of transporting western grain by rail. The current review, determining the 1992 base year costs, was implemented and must be completed by March 31, 1994. The approved 1992 base year costs will then be used to calculate the annual rate scales for crop years 1994/95 to 1997/98.

Western Grain Investment and Expenditure Monitoring

The WGTA requires the Agency to monitor and audit railway maintenance expenditures on grain dependent branch lines and grain-related investment in railway equipment and plant, to help "ensure an adequate, reliable and efficient railway transportation system that will meet future requirements for the movement of grain". Annual reports on these activities are provided to the Minister of Transport.

In 1992, the Agency reported to the Minister on the verification of the railways' statements of investment for 1991 and the assessment of general investment plans for 1992 and 1993. The Agency also reported on the 1990 maintenance expenditure on grain dependent branch lines.

Branch Line and Passenger Train Service Payments

During 1992, the Agency made advance, initial, and final payments totalling \$8.8 million for the subsidy of uneconomic branch lines, and \$8.1 million for eligible non-VIA passenger train services.

Charges to VIA Rail Canada

The Agency reports to the Minister of Transport by providing determinations of charges made by CN and CP for services rendered to VIA Rail. These charges

are calculated according to the *Railway Costing Regulations* and are made pursuant to operating agreements between VIA and the railways.

CP and VIA have negotiated specific contracts for all services rendered after January 14, 1990. These contracts have been concluded outside the operating agreement and, therefore, will not require Agency verification. The Agency reported to the Minister of Transport on its determinations of CP charges for 1989 and for the first 14 days of 1990. No submissions for further charges are expected from CP.

Submission by CN of its charges to VIA under the operating agreement are expected to continue. The Agency reported on CN charges for 1989 and commenced its analysis of CN charges for 1990, the most recently submitted settlement invoice.

Schedule "A" Directives

The Schedule "A" Directives, which govern maintenance and construction rates for railway crossings, crossing signals or other rail infrastructure projects, are issued annually.

In January 1992, the Agency introduced a standard rate for the maintenance of railway crossing warning systems.

LEGAL SERVICES

The Branch provides legal advice to the Chairman, Members and NTA Staff.

Legal Services is involved in all cases before the Agency and, in 1992, the Branch actively participated in three public hearings which took place in 19 locations across Canada.

The legal work of the NTA is varied. Staff counsel provide advice on the interpretation and application of all statutes and regulations affecting the Agency's activities, and on the Agency's powers and jurisdiction. They recommend action and advice on the legal aspects of Agency decisions. Counsel assist Members and staff in evaluating and analysing applications, complaints and interventions made to the Agency. They represent the Agency at public hearings and ensure that hearings are conducted properly. In addition, counsel represent the Agency in cases of appeals to its decisions with respect to jurisdictional matters before the Federal Court of Canada and the Supreme Court of Canada.

In addition, counsel prepare legal opinions, give legal advice, review, revise or draft documents, act as counsel in ongoing cases, and participate in special projects.

CASES DECIDED BY THE FEDERAL COURT IN 1992

Ogilvie Mills Limited and Unimin Canada Limited v. National Transportation Agency

Federal Court of Appeal

On October 23, 1991, Ogilvie Mills and Unimin were granted leave to appeal and a stay of Agency letter decision issued on May 7, 1991. This decision denied a Notice of Motion by Ogilvie Mills and Unimin to compel production of certain documents by CN related to the proposed abandonment of CN's Midland Subdivision.

The appeal was heard in Montreal on January 23, 1992, and was dismissed by the Federal Court in its judgment of February 11.

The two grounds of appeal were: that CN's claim for confidentiality was not accompanied by reasons, contrary to subsection 11(2) of the *NTA General Rules*; and that the Agency had erred in law in deciding that the appellants had not established that the documents (the confidential working papers) were relevant to the proceedings.

The Court disposed of the first ground as a technical irregularity that could have been cured if Ogilvie-Unimin had challenged it during its pleadings prior to the Agency's decision, and not only at the appeal stage.

On the second ground, the Court agreed that the documents were relevant to the proceedings but noted that "a careful reading of the decision shows the Agency gave to those words a much wider meaning and, in effect, dismissed the appellant's request for disclosure because the appellants had not shown that the disclosure would serve a useful purpose." The Court said that the real question was whether that was a valid reason for rejecting the appellant's request. The Court indicated that this question could not be answered by merely considering sections 11 and 12 of the *NTA General Rules*. "As I read sections 160 and following of the Act, a person who opposes an application for abandonment of the operation of a branch line has no right to the discovery of the documents that may be relevant to the determination of the loss incurred by the railway company in the operation of the branch line. All that person may do, under the act is to file a written statement of his ground of opposition. Before filing that statement, he is not a party to the proceedings and cannot invoke section 11 or any other section of the *National Transportation Agency General Rules* to force the Agency or the

railway company to give him the information he needs to formulate his grounds of opposition."

The Court confirmed that: "Those documents relate to the costs of a railway company and are for that reason, confidential. It is apparent from section 350 of the *Railway Act* as well as from subsection 11(11) of the *National Transportation Agency General Rules* that the Agency may not order the disclosure of such information unless it be of the opinion that the disclosure would be in the public interest."

Canadian National Railway Co. v. Canadian Transport Commission and Town of Mount Royal

Federal Court of Appeal

On December 9, 1988, the Federal Court of Appeal granted CN leave to appeal Railway Transport Committee Order No. R-41370 dated December 7, 1987 relating to the apportionment of costs for the reconstruction and maintenance of the overhead bridge in the Town of Mount Royal.

Leave to appeal was granted on the following question of law: "did the Committee err in its apportionment of the costs of the work either by taking into account irrelevant considerations, or by failing to take into account relevant considerations?"

The appeal was heard and dismissed on April 3, 1992 in Montreal. The judgment stated that the Commission had not erred in law when it decided as it did.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and CSP Foods Ltd.

Federal Court of Appeal

Pursuant to leave granted on March 7, 1990, Canadian Pacific Limited (CP) filed on March 14, 1990 a Notice of Appeal of a decision of the National Transportation Agency dated November 24, 1989 which ordered CP to provide CSP Foods Ltd. with rail freight rates on canola oil and meal being moved in rolling stock supplied by CSP Foods Ltd. from points in Manitoba and Saskatchewan to Winnipeg, the ultimate destination being in the United States.

The appeal was heard in Winnipeg on May 11, 1992 and the judgment was rendered on May 15.

The issue in this appeal was whether the Agency erred as a matter of law or of jurisdiction in finding that subsection 115(1) of the NTA, 1987 requires CP to issue a tariff in respect of the transportation of traffic which is to move over a continuous route, portions of

which are operated by two or more railways as contemplated by sections 129-133 of the NTA, 1987.

The Court noted that the NTA, 1987 is aimed at fostering more competition within the railway industry and within the transportation system generally. The Court found that the tariff cannot be restricted to rates only for traffic originating or terminating on the railway company's line. The Court clarified that a joint rate is not something that can be imposed on shippers by the railways, but rather it is established upon the request of the shippers who wish to use it.

The Court expressed that the choice of the method of fixing rates belongs to the shippers. In addition, contrary to what was argued by CP, that shippers had no right to insist on service at interchanges unless they were moving their goods at through rates, the opposite was found to be the case.

The Court concluded by affirming that the NTA, 1987 is not concerned only with the rights of railways, but rather with creating a balance between the rights of shippers and those of railways. Its goal is an efficient, competitive, reasonably priced transportation system, not the preservation of the railway industry's historic way of doing business.

The appeal was dismissed with costs.

McCain Foods Ltd. v. National Transportation Agency and Canadian Pacific Limited

Federal Court of Appeal

McCain Foods Ltd. was granted leave to appeal Agency Order Nos. 1989-R-90 and 1989-R-91 dated May 12, 1989; Agency Order Nos. 1991-R-10 and 1991-R-11 dated January 9, 1991; and Agency Order No. 1991-R-228 dated June 3, 1991, which granted Canadian Pacific Limited (CP) authority to abandon the operation of four segments of the Shogomoc Subdivision together with the operation of the Tobique Subdivision in New Brunswick.

These five appeals were heard together in Fredericton on October 19, 1992 and judgment was rendered on November 24.

The four grounds of appeal were:

- 1) That the Agency erred as a matter of law or jurisdiction by failing to comply with a condition precedent to the exercise of its jurisdiction, since none of five orders were pronounced within six months after the application for abandonment was received by it, as provided by subsection 165(1) of the NTA, 1987.
- 2) That the Agency erred as a matter of law or jurisdiction since it failed to give proper force and effect to a long term lease between CP and the intervenor, the New Brunswick Railway Company, to operate the branch lines, the said lease being part of the definition of "Special Act" pursuant to paragraph 3(1)(a) of the *Railway Act* because of its confirmation by Parliament and the Legislature of New Brunswick.
- 3) That the Agency erred as a matter of law or jurisdiction by breaching the rules of natural justice. Specifically, the Agency refused to order CP to disclose the actual losses in its rail operations. It frustrated the appellant's right to cross-examine CP's witnesses on matters regarding the alleged losses of CP. And while it readily agreed to the non-disclosure of information given by CP concerning the actual losses incurred by it, it refused such a request when formulated by the appellant.
- 4) That the Agency erred as a matter of law or jurisdiction by breaching the rules of natural justice in that it failed to take into account a highly relevant consideration.

The appeal was dismissed on all four grounds.

On the first ground, the Court stated that "a public duty is imposed on the Agency since, under section 159 of the *National Transportation Act, 1987*, no railway company shall abandon the operation of a line of railway except pursuant to an order of the Agency. Section 160 prescribes that a ninety-day notice be given by a railway company before an application for abandonment is filed. This in turn allows any person who may wish to oppose the abandonment of the operation of the line to file its written statement with the Agency not more than sixty days after the day the notice was given. In addition, the NTA, 1987 sets out the duties of the Agency in cases of opposition. ... It is only after holding hearings that the Agency can determine whether the branch line is economic or uneconomic and, if it is uneconomic, whether there is a reasonable probability of the branch line becoming economic in the foreseeable future."

The Court went on to consider whether those who come under the jurisdiction of the Agency, but have no control over its process, would be at a serious general disadvantage if the Agency's orders would be declared null and void. "I have no doubt such would be the result since it would, for no clear reason, put the parties in the situation they were in at the beginning of the hearing. I see no benefit in requiring them and the Agency to start anew, and I see no public interest served in doing so." The first ground was therefore dismissed.

On the second ground, the Court saw nothing, either in the lease or in the various legislation, which confirmed the position of the appellant that a contractual obligation existed between Canadian Pacific Limited and the New Brunswick Railway Company, which would have prevented the Agency from authorizing the abandonment of the line. The terms of the lease give a wide discretion to Canadian Pacific to operate the line "so as to secure the largest amount that can be realized therefrom, with a due regard to the service to be rendered to the public..." The fact that a statutory confirmation was given to the lease does not change the situation once it is clear that no specific obligation had been agreed to by the parties.

The Court concluded that the legislation simply confirmed a lease between the parties which otherwise might have been unenforceable but that no obligation is to be found in the lease signed by the parties nor in the legislation of either the Parliament of Canada or the Legislature of New Brunswick, which prevented the Agency from deciding the way it did.

The Court readily dismissed the appellant's third ground of appeal for reasons cited by the Court in the judgment of Ogilvie Mills Limited and Unimin Canada Limited v. National Transportation Agency which is referred to above.

Finally, on the fourth ground, the appellant argued that the Agency should have taken into consideration Canadian National's intention to sever the Fredericton railway bridge. The court determined from the record that the Agency did, in fact, take this into consideration.

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency and Cargill Limited

Federal Court of Appeal

On July 28, 1988, Canadian Pacific Limited (CP) was granted leave to appeal National Transportation Agency Decision No. 135-R-1988 dated June 1, 1988 which concluded that CP had breached certain common carrier obligations under section 145 of the

NTA, 1987. Specifically, the Agency concluded that CP improperly refused to route certain Cargill grain traffic via CN at Thunder Bay for furtherance on CN to Quebec City. Cargill was captive to CP at origin, but the destination was a competitive point. Cargill had asked CP to turn over the rolling stock to CN at Thunder Bay.

The appeal was heard in Winnipeg on December 14, 1992. The Court rendered an oral judgment from the bench, dismissing the appeal.

The four grounds of appeal were:

- 1) That CP never knew the case before the Agency as Cargill had never specified exactly the statutory relief requested and the Agency failed to clarify things;
- 2) That the Agency did not have jurisdiction to impose a "joint through rate" under the common carrier provisions of the Act;
- 3) Assuming that such a jurisdiction to impose a "joint through rate" did exist, a condition precedent to the issuance of an order against CP was that a "through rate" already existed, and no such rate existed here; and
- 4) That the Agency ignored the interests of CP and the broader public interest in making this determination.

CP abandoned grounds two and three "as a result of the decision of the Court of Appeal in CSP Foods". Following extensive argument, the Court dismissed CP's appeal on grounds one and four.

On the first ground, the Court concluded that the failure of a complainant to specify the exact section of the Act under which relief was being sought did not amount to a breach of any rule of natural justice which the Court was aware of and, in any event, CP at all times knew the exact case before the Agency.

On the fourth ground, the Court ruled that the Agency had not concluded that a common carrier obligation under section 145 of the NTA, 1987 included an absolute right of the shipper to route traffic as the shipper saw fit. Instead, the Agency concluded that the shipper enjoyed such a right "within reason".

Canadian Pacific Limited v. National Transportation Agency, Columbia Containers Ltd., Elders Grain Company Ltd., Ward Marketing Ltd. and Canada Malting Co. Limited

Federal Court of Appeal

On February 17, 1989, the Federal Court of Appeal granted Canadian Pacific Limited (CP) leave to appeal a decision of the National Transportation Agency dated October 7, 1988.

The October 7 decision found that the provisions of Item 2135 of CP Tariff 6200 containing storage charges applicable to grain, crops and products on CP Rail tracks in British Columbia did not constitute charges for the actual movement of grain, were outside of the *Western Grain Transportation Act* (WGTA) and were lawful.

The Agency then imposed two conditions to Item 2135 of CP Tariff 6200, namely that the Decision only apply to CP-owned equipment and not for products destined offshore. CP appealed the Agency's conditions.

Columbia Containers Ltd., Canada Malting Co. Limited and Elders Grain Company Ltd. appealed the Agency decision with respect to the storage charges contained in the tariff. The cross-appeals by Columbia Containers Ltd. and Elders Grain Company Ltd. were discontinued before the hearing.

The appeal was heard in Calgary, Alberta on December 1, 1992 and judgment was rendered on December 22.

The four issues in the appeal were:

- 1) Whether the Agency was correct as a matter of law and jurisdiction in upholding CP's tariff item;
- 2) Whether the Agency erred as a matter of law and jurisdiction by applying conditions to CP's tariff item after having decided that the item was lawful and after having dismissed the complaints filed with respect thereto;
- 3) Whether the Agency was justified on the basis of the evidence before it in imposing conditions to the tariff item; and

- 4) Whether the Agency failed to observe the principles of natural justice in that it failed to allow CP the opportunity to be heard with respect to the conditions applied to CP's tariff item and acted in breach of its own rules by failing to apply Rule 42 of the *NTA General Rules*.

The Court found that the cross-appeal of Canada Malting Co. Limited was successful and therefore dismissed CP's appeal. In so doing, the Court dismissed grounds two, three and four above.

On ground one, in determining whether the proposed storage charges in Item 2135 of CP Tariff 6200 were indeed "rates for the movement of grain" within the meaning of section 42 of the WGTA, the Court cited the decision of the Supreme Court of Canada in the case of *Canadian Pacific Ltd. v. Canadian Transport Commission* ([1980] 1 S.C.R. 319), which determined the legality of demurrage charges on flour shipped to east coast ports. By applying this case, the Court found that the charges contained in Item 2135 of CP Tariff 6200 are, in fact and substance, demurrage charges, not storage charges as argued by CP and reaffirmed the incompatibility of demurrage charges being applied to the movement of grain.

The Court went on to define "movement" in section 2 of the WGTA. The Court stated that "movement, in the sense of carriage, refers to the whole process or series of actions by which grain is moved from origin to destination and ends only with the placing or 'spotting' of the rail cars so that they may be unloaded."

The Court concluded by stating that the effect of CP's Tariff Item 2135 is to penalize the innocent for the purpose of deterring the guilty (those who use railcars for storage purposes) and that this is not in accord with the intention of Parliament as expressed in the WGTA.

The Court set aside the decision of the Agency and referred the matter back to the Agency for redetermination on the basis that Item 2135 of CP Tariff 6200 is not in conformity with the provisions of Part II of the WGTA.

CORPORATE MANAGEMENT AND HUMAN RESOURCES BRANCH

The Branch provides a complete range of management services to support NTA operations. The Branch coordinates the development and operation of the NTA's management processes and related information systems; provides human resources, comprehensive financial and administrative services in support of NTA programs, in compliance with government policies; and develops and maintains effective public relations on behalf of the Agency. In addition, it provides advice, assistance and services to NTA line management.

As part of the NTA's ongoing effort to continuously improve its performance and services, the Branch was requested to coordinate the NTA Work Simplification Program. The objectives of the program are to streamline and speed up operational/administrative activities and processes across the NTA; and to modify, eliminate or rationalize procedures and practices which may be redundant, time-consuming and costly. The aim of the program is to permit employees of the NTA to function more efficiently in an environment of increasing responsibilities and limited resources.

The Branch consists of five directorates: Finance and Planning, Informatics Services, Communications Services, Internal Audit, and Human Resources and Administrative Services.

EXPENDITURES

Program	Percentage of 1992 Expenditures	1991 (000's)	1992 (000's)	Increase (Decrease) (000's)
Statutory Payments under the <i>Western Grain Transportation Act</i>	82.9 %	\$778,935	\$783,809	\$4,874 ⁽²⁾
Statutory Payments under the <i>Atlantic Region Freight Assistance Act</i>	10.6 %	\$95,141	\$100,278	\$5,137
Payments under the <i>Railway Act</i>	0.8 %	\$5,855	\$7,239	\$1,384
Statutory Payments under the <i>National Transportation Act, 1987</i>	0.8 %	\$8,831	\$7,552	(\$1,279)
Payments under the <i>Maritime Freight Rates Act</i>	1.0 %	\$9,964	\$9,647	(\$317)
Administration	3.9 % ⁽¹⁾	\$35,707	\$37,010	\$1,303
Total	100 %	\$934,433	\$945,535	\$11,102

⁽¹⁾ 3.2% Salaries and wages; 0.7% Other

⁽²⁾ The difference in these payments is due to the increased tonnage of grain shipped in 1992

Note: The figures in this table were established according to the principles of accounting of the Government of Canada, and may differ slightly from the figures in the text.

peuvent différer de ceux du texte.

Note : Les schémas publics dans ce tableau ont été établis selon les principes de comptabilité de caisse du Gouvernement, et ils

(c) L'augmentation du tonnage de grain expédié en 1992 explique la différence entre les paliers.

" 3,2 % en traitements et salaires; 0,7 % autres dépenses.

DEPENSES

DIRÉCTION GÉNÉRALE DE LA GESTION CENTRALE ET DES RÉSSOURCES HUMAINES

La Direction générale fournit un ensemble de services de soutien de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et des systèmes d'information qui s'y rattachent, soit pour des raisons humaines et assurer une gamme complète de services financiers et administratifs à l'appui des programmes mis sur pied par l'Office et conformes aux politiques du gouvernement. Elle établit et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT. En outre, elle fournit des avis, de l'aide et des services aux gestionnaires de l'ONT.

Dans le cadre des efforts continus de l'ONT afin d'améliorer constamment la performance et le service, la Direction générale a été chargée de la coordination de toutes les activités et opérations internes de l'ONT, en plus de celles externes avec moins de responsabilités additionnelles que Resources humaines et services administratifs.

La Direction générale fournit un ensemble de services de soutien de gestion à l'ONT. Elle coordonne l'élaboration et l'application des modes de gestion de l'ONT et entretient de bonnes relations publiques pour le compte de l'ONT. En outre, elle fournit des avis, de l'aide et des services aux gestionnaires de l'ONT.

Dans le cadre des efforts continus de l'ONT afin d'améliorer constamment la performance et le service, la Direction générale a été chargée de la coordination de toutes les activités et opérations internes de l'ONT, en plus de celles externes avec moins de responsabilités additionnelles que Resources humaines et services administratifs.

wagons à des fins d'entreposage, et que cet état de choses contraindra la direction du Parlement telle qu'elle est stipulée dans la LTGO. La Cour a mis de côté la décision de l'Office et lui a demandé de reconstruire la question en se fondant sur le fait que le point 2135 du traité 6200 du CP n'est pas conforme aux dispositions de la Partie II de la LTGO.

Services juridiques

Le but de dissuader les coupables, qui se servent de l'arnaque à la sécurité sociale ou de la fraude dans le cadre du CP a pour effet de penaliser les innocents dans le but de dissuader les coupables, qui se servent de l'arnaque à la sécurité sociale ou de la fraude dans le cadre du CP.

La Cour a poursuivi en donnant son interprétation du terme « mouvement du grain » qui figure à l'article 2 de la LTG, déclarant que « mouvement, au sens de transport, s'applique au processus en entier, ou à des ensembles d'actions par lesquelles le grain est acheminé de son point d'origine à sa destination, ne prenant fin qu'avec le stationnement ou la mise en place des wagons pour leur déchargement. »

Le 21 mars 1920, la Cour a cité en exemple la décision de la L.T.G.C., qui « constituait un décret pour des mouvements de grain », conformément au sens de l'article 42 de la Charte canadienne des droits et libertés. La Cour suprême du Canada rendue dans le litige de Chardien Pacifique Limited c. La Gommission canadienne des transports ([1920], 1 R.C.S. 319), qui avait fixé l'indemnité de surestame pour la farine expédiée aux ports de l'Est. En se fondant sur cette cause, la Cour a déduit que les frais du point 2135 du décret 6200 de la C.P. sont, de fait et de fond, des frais de surestame, et non des frais d'entreposage comme l'alléguaient les C.P. La Cour a proclamé à nouveau l'inadmissibilité des frais de surestame pour les acheminements de grain.

La Cour a déterminé que l'appel incident de Canada Malting Co. Limited a été agréé, ce pour quoi elle a rejeté l'appel du CP. Ainsi la Cour a-t-elle réjeté les deuxième, troisième et quatrième chefs de la cause citées plus haut.

14. L'Office a violé les principes de la justice naturelle du fait qu'il a mandé le permis au CP la possibilité de faire entendre au relative du fait qu'il a mandé le permis au CP la possibilité de faire entendre au relativelement aux conditions soumises au point du tarif du CP et à enfreint ses propres réglements en permettant la régulation des régles générales de l'ONT.

3. L'Umcie étaut justifié, à partir des preuves soumises, d'imposer des conditions au point du trait;

2. I. Où il existe à commis une erreur de droit et de compétence en imposant des conditions au point du tarif du CP après avoir reconnu la légitimité du point et rejette les plaintes déposées à son sujet;

1. L'Office agit conformément à la loi et à ses compétences quand il maintient le point du tarif du CP;

L'appel porte sur les quatre chefs suivants, à savoir si :

Il a été suivi d'un jugement le 22 décembre.

Columbia Containiers Ltd., Canada Malting Co. Limited et Elders Grain Company Ltd. en ont appelle de la partie de la décision qui porte sur les prix d'entreposage données dans le tari, mais les appels incidents de Colombia Containiers et de Elders Grain Company Ltd. ont été abandonnés avant l'audition de la partie.

L'Office a décidé, le 7 octobre 1988, que les dispositions du point 2135 du tarif 6200 du CP, qui donne les prix d'entrepôtage applicables aux produits agricoles et aux autres produits achéménés sur les voies du CP en Colombie-Britannique, ne s'appliquent pas aux acheminements réels du grain, ne sont pas assujettis à la Loi sur le transport du grain du tarif 6200 du CP, à savoir que la décision ne s'appliquerait qu'à l'équipement du CP et non aux produits destinés au transport extérieur. Le CP en a appris de la partie de la décision portant sur les conditions de l'Office.

Le 17 février 1989, la Cour d'appel fédérale a autorisé le Canadien Pacifique Limitee (CPL) à intégrer appelle d'une décision de l'Office national des transports pris le 7 octobre 1988.

Cour d'appel fédérale

Canadian Pacific Limited, L'Office national des transports, Columbia Container Ltd., Elders Grain Company Ltd., Ward Marketing Ltd., et Canada Marketing Co. Limited

L'expéditeur sort des droits susmentionnés dans des limites raisonnables.

Du quatrième chef, la Cour a tranché que l'Office en détail pas arrivé à la conclusion que les obligations des transporteurs en commun statuées à l'article 145 de la LTN de 1987 comprenaient un droit absolu pour l'expéditeur d'acheminer le trafic comme bon lui

Du premier chef, la Cour a concilié que l'incapacité du requérant de préciser l'article de la Loi en vertu de laquelle il demandait un redressement ne constituaît, selon son entendement, aucune violation de la justice naturelle et due, de toute manière, le CP étant en tout temps renseigné quant à la cause précise amnée devant l'Office.

Le CP a laissé tomber les deuxièmes et troisième chefs du CP à partir des motifs contenus dans les premiers et derniers la question, la Cour a refusé la cause en appel causée de CSP Foods. » Après avoir longuement débattu la question, la Cour a déclaré la cause en appel « par suite de la décision de la Cour d'appel dans la cause de CSP Foods. »

4. L'Office avait ignoré les intérêts du CP et ceux, plus larges, du public quand il avait pris sa décision.

3. admettant que la compétence pour imposer « un tarif commun de parcours entier » existait seulement, une condition antérieure lors de la prise d'un arrêté contre le CP était qu'un « tarif de parcours entier » existât déjà, mais aucun tarif semblable n'existant dans le présent cas;

2. en vertu des dispositions de la Loi sur les obligations des transporteurs, l'Office n'avait pas la compétence lui permettant d'imposer « un tarif commun de parcours entier » ;

1. Le CP ignorait la cause déposée par Cargill auprès de l'Office pour suivre son droit à l'égard d'aujantôt jamaïs précisée quel redressement en mandat de tirer l'affaire au clair;

Les quatre chefs de l'appel étaient que :

Le 14 décembre 1992, l'appel a été entendue à Winnipeg. La Cour a rendu un jugement oral, rejetant l'appel.

Le 28 juillet 1988, le Canadien Pacifica Limitee (CP) a obtenu l'autorisation d'intégrer l'Office national des transports. Selon cette décision, le CP avait mandaté n° 135-R-1988 du 1^{er} juin 1988 de l'Office national des transports. Ses obligations de transport public prévues à ses obligations de répartition, le CP ayant mandaté à Québec. Cargill se trouvait captivé du CP au point d'origine du trajet, mais le point d'arrivée était du CN, à Thunder Bay, afin de l'expédier jusqu'à Cargill à Chemin du trafic de grain de la LTN de 1987. Plus précisément, l'Office a conclu que le CP avait refusé, à tort, de remettre le matériel roulat au CN.

Cour d'appel fédérale

Canadian Pacifica Limitee c. l'Office national des transports et Cargill Limited

Fredéricton. La Cour a déterminé à l'aide du dossier que l'Office avait effectivement tenu compte de ce point.

En ce qui a trait au premier motif, la Cour a indiqué que « l'Office a une obligation publique établit donne qu'en vertu de l'article 159 de la Loi de 1987 sur les transports nationaux, aucune campagne de chemin de fer ne peut abandonner l'exploitation d'une ligne de chemin de fer sans un arrêté de l'Office. L'article 160 prévoit qu'un avis de quatorze-vingt-dix jours doit être

L'appel à être rejeté, les quatre mœurs n'ayant pas été jugées valables.

4. L'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en violation des principes d'équité et de justice naturelle en ce sens qu'il a omis de tenir compte d'une considération très pertinente.

L'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en violant les règles de la justice naturelle. De façon précise, l'Office a refusé d'ordonner au CP de divulguer les preuves relatives à ses activités terroristes. Il a refusé le droit de l'appeler au contraire. Il a accueilli la non-divulgation d'informations aux preuves d'aurait subies le CP. Même s'il a donné par le CP concernant les personnes relâchées, il a refusé une telle demande supplémentaire, il a refusé par l'appelant.

2. L'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en ne donnant pas pleinement effet et exécution à un bail à long terme passé entre le CP et la New Brunswick Railway Company, en vu de l'exploitation des embranchements, ledit bail fait partie de la définition de « loi spéciale » conformément à l'alinéa 3(1)a) de la Loi sur les chemins de fer en raison de son entremise par le Parlement et la législature du Nouveau-Brunswick.

L'Office a commis une erreur de droit ou de compétence en ne se conformant pas à une condition préalable à l'exercice de sa compétence dans les six mois qui ont suivi la réception de la demande d'abandon par l'Office, conformément au paragraphe 165(1) de la LTN de 1987.

Les quatre motifs d'appel sont les suivants :
Février/cliché appelle le 19 octobre 1992 et un jugement a été rendu le 24 novembre.

Subdivision | obique dans la province du Nouveau-Brunswick.

McCain Foods Ltd. a reçu l'autorisat^{ion} d'importer
appel des arrêtés de l'Office n°s 1989-R-90 et
1989-R-91 du 12 mai 1989, 1991-R-10 et 1991-R-11
du 9 janvier 1991 et 1991-R-228 du 3 juin 1991 qui
autorisent le Canadien Pacific à faire
abandonner l'exploitation de quatre tronçons de la
suddivision Shogomoc ainsi que l'exploitation de la

MCain Foods Ltd., C. Office national des transports et le Canadien Pacifique Limitee
Cour d'appel fédérale

L'appel a été refusé avec des coups.

La Cour a concilié son jugement en affirmant que la LTD de 1987 ne traite pas seulement des droits des compagnies de chemin de fer, mais vise également à établir un équilibre entre les droits des expéditeurs et ceux des compagnies ferroviaires. Elle a pour but de favoriser l'aménagement d'un réseau de transport efficace, concurrentiel et abordable, et non de conserver les anciennes pratiques commerciales de l'industrie ferroviaire.

La compagnie de chemin de fer, La Goura précise qu'un tiers commun ne peut être imposé aux expéditeurs par les compagnies ferroviaires, mais est plutôt établi à la demande des expéditeurs qui désirent l'utiliser.

La Goura indique qu'il appartient aux expéditeurs de choisir la méthode d'établissement des taux. De plus, contrairement aux allegations du CP selon lesquelles les expéditeurs n'ont pas le droit d'insister pour recevoir du service aux lieux de correspondance à moins qu'ils transposent leurs marchandises à des tarifs de parcours entier, on a conclu que l'inverse était vrai.

Cet appui intérieur visait à déterminer si l'OMCice a commis une erreur de droit ou de compétence lorsqu'il a concilié que le paragraphe 115(1) de la LTN de 1987 exige que le CP publie un tarif pour ce type de transport ayant lieu sur un parcours continu et dont certains tronçons soit exploités par deux compagnies de chemin de fer ou plus, comme il est question dans les articles 129 à 133 de la LTN de 1987.

La Cour a souligné que la LTN de 1987 a pour but de favoriser l'accroissement de la concurrence au sein de l'industrie ferroviaire et de l'ensemble du réseau de transport. La Cour a conclu que le tarif ne peut être imposé aux autres acteurs applicables seulement au trafic en

L'appel a été entendu à Winnipeg le 11 mai 1992, et le jugement a été rendu le 15 mai.

Le travail de nature juridique de l'Office est varié. Les avocats donnent des avis sur l'interprétation et sur l'application des lois et des règlements qui touchent les activités, les attributions et les compétences de l'Office. Ils recommandent à celui-ci les mesures à prendre dans des cas précis et le conseillent sur les aspects juridiques de ses décisions. Les avocats assistent les membres et le personnel dans l'évaluation et l'analyse des demandes, des plaintes et des interventions régulées par l'Office. De plus, ils représentent l'Office aux audiences publiques et veillent à leur bon déroulement. Les avocats déclinent également l'Office sur des questions de compétence ou redigent des documents, s'occupent des dossiers à donner et des conseils juridiques, examinent, vérifient et rédigent des avis juridiques, et préparent les avis des juges et les projets spéciaux.

DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES JURIDIQUES

• SUP SAI

Réglissons ainsi les taux d'entretien et de construction des passages à niveau, dès signaux de passage à niveau ou d'autres projets d'infrastructure ferroviaire, les directives de l'annexe « A » sont rendues publics

Directives de l'annexe « A »

La présentation par le CN de ses frais facturés à VIA Rail en vertu de l'entente d'exploitation devrait se poursuivre. L'Office a présenté un rapport sur les frais facturés par le CN en 1989 et a entrepris son analyse des frais facturés en 1990, la soumission d'entente de facturation la plus récente.

Le CP et VIA Rail ont négocié des ententes particulières pour tous les services fournis après le 14 janvier 1990. Celles-ci ont été conclues hors du cadre des ententes d'exploitation et, par conséquent, sont exemptes de toute vérification par l'Office. L'Office a présenté au ministre des Transports ses déterminations des frais facturés par le CP pour 1989 et pour les 14 premiers jours de 1990. Aucune autre présentation de frais n'est prévue de la part du CP.

L'Office fait rapport au ministre des Transports en fournissant les déterminations des frais engagés par le CN et le CP pour des services fournis à VIA Rail. Ces frais sont calculés selon le Réglement sur le calcul des frais ferroviaires et engagés conformément aux ententes d'exploitation conclues entre VIA Rail et les compagnies ferroviaires.

Frais facturés à VIA Rail Canada

En 1992, l'Office a versé des paiements anticipés, initiaux et finaux totalisant 8,8 millions de dollars pour subventionner des emprunts défrictaires, et 8,1 millions de dollars pour les services ferroviaires aux voyageurs admissibles aux ceux de VIA Rail.

Paiements pour les empranchements et les services fournis aux voyageurs

En 1992, l'Office a fait rapport au Ministre sur la vérification des relevés d'investissements des compagnies ferroviaires pour 1991 et l'évaluation des plans généraux d'investissement pour 1992 et 1993. L'Office a aussi fait rapport sur les dépenses d'entretenir des embranchements tributaires du transport du grain en 1990.

emigrage, adapte à l'évolution des besoins tournis en matière de transport du grain ». Les rapports annuels sur ces activités sont soumis au ministre des Transports.

Subventions au transport

Prix et versemens - Grain de l'Ouest

Au printemps de 1992, l'Office a publié le barème annuel pour la campagne agricole de 1992-1993. Ce barème a été obtenu en indexant les coûts de l'année précédente 1988 à l'aide d'un indice composite des prix établi par l'Office et d'une prévision du tonnage fourni par l'Office du transport du grain.

En 1992, des versements en subvention de 783,8 millions de dollars, en vertu de la LGGO, au CN, au CP, à la BC Rail, à la Central Western Railway et à la Southern Rail Coopérative ont réduit les coûts du transport du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens. Ces versements ont nécessité le traitement de quelque 447 000 réclamations d'acheminements de wagons par l'entremise de programmes et de bandes de données informatiques ainsi que d'un important processus de validation sur place.

Section 1a. Loi sur le transport du grain de l'ouest (LTO), les barèmes annuels de l'Office fixent les frais totaux de transport ferroviaire du grain entre différents points d'expédition des Prairies et des ports canadiens d'exportation. Pour chaque point, le prix total est divisé pour établir, d'une part, le prix que la compagnie ferroviaire demande aux producteurs et, d'autre part, la proportion qui sera versée sous forme de subvention du gouvernement fédéral.

En 1992, des versements en subvention de 783,8 millions de dollars, en vertu de la loi C-2, à la BC Rail, à la Central Western Southern Railis Coopérative ont réduits le transport du grain de l'Ouest pour les producteurs canadiens. Ces versements ont nécessité un décaissement de quelque 447 000 reclamations d'acheminements de wagons par l'entrepreneur qui a ainsi dû un important processus de vente à la place.

En 1992, l'Office a émis un arrêté désignant les embranchements tributaires du transport du grain pour la campagne agricole 1992-1993.

Aux termes de la LTGO, l'Office doit effectuer des examens quadrennaux pour déterminer le coût du transport ferroviaire du grain dans le cas où l'actuel, visant à déterminer les coûts de l'année dernière, n'a pas été terminé dans les délais prévus par la loi. Les coûts approvés de l'année dernière sont ensuite utilisés pour calculer les barèmes annuels pour les campagnes agricoles de référence 1992 et en cours et doit être terminé dans les délais prévus par la loi. Les coûts approvés de l'année dernière sont ensuite utilisés pour calculer les barèmes annuels pour les campagnes agricoles de référence 1995 à 1997-1998.

EXAMEN DES COURTS - GRAIN DE L'OUEST

En vertu de la LTGO, l'officier est tenu d'examiner et de veiller les dépenses d'entretien des compagnies de chemin de fer quant aux embarcachements tributaires du transport du grain ainsi que les investissements liés au transport du grain dans le matériel et les installations fermoviaries. Ces activités ont pour but d'assurer « la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement ».

Vérité sur l'application des investissements et des dépenses dans le transport du grain de l'Ouest

Aux termes de la LGGO, l'Office doit effectuer des examens quadiennaux pour déterminer le cout du transport ferroviaire du grain de l'Ouest. L'examen actuel, visant à déterminer les couts de l'amenée référence 1992, est en cours et doit être terminé d'ici 31 mars 1994. Les couts approuvés de l'année de référence 1992 seront ensuite utilisés pour calculer le barème annuels pour les campagnes agricoles de 1994-1995 à 1997-1998.

Autres questions

En 1992, l'OMC a procédé à un nouvel arrangement visant à établir si des lignes ferroviaires étaient équivalentes aux embranchements, des voies d'évitement, des épis ou d'autres types de voie.

demande en vue de céder une partie de la subdivision Boundary à la Grand Forks Railway Company.

- En vertu de l'article 158, le CN a présenté une demande en vue de céder des parties de la subdivision tunnel St. Clair à sa filiale à part entière, la St. Clair Tunnel Company.

- En vertu de l'article 174, le CN a présenté une demande en vue de vendre la subdivision Newton et une partie de la subdivision Owen Sound à la Victoria County Railways Company.

Enfin d'annexe, l'Office a régulièremment fait trois demandes de

Cessions

En 1992, le CP a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 118 millions de voie, soit 0,94 p. 100 de son réseau. L'Office a rendu des décisions sur 56 millions, dont 19 millions étaient soumis à la réglementation pour certifier 37 millions d'étatut au paravant protégés en vertu d'un décret. Les autres demandes sont parvenues à l'Office en fin d'année et seront traitées en 1993 conformément aux délais réglementaires.

d'autres demandes sont parvenues à l'Office en fin d'année et seront traitées en 1993 conformément aux délais réglementaires.

En 1992, le CN a demandé à l'Office de rendre des décisions d'abandon à l'égard de 381 miles de voie, soit 1,97 p. 100 de son réseau. L'Office a rendu des décisions sur 238 miles, dont 146 miles étaient soit 1,97 p. 100 de son réseau.

La LTN de 1987 autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes ferroviaires. En vertu de la Loi, les décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes ferroviaires sont celles de la Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Direction des programmes et de la Direction de la coordination, de la Direction des services de vérification, de la Direction de la régionalisation du réseau et de la Direction de la régionalisation des services de transport.

La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Direction des programmes et de la Direction de la coordination, de la Direction des services de vérification, de la Direction de la régionalisation du réseau et de la Direction de la régionalisation des services de transport.

Ces attributions découlent de la LTN de 1987, de la Loi sur les chemins de fer et de la Loi sur le transport du grain de l'Ouest.

La Direction générale des subventions au transport gère des programmes fédéraux ayant trait aux prix statutaires, aux paiements de subventions pour des services de transport ferroviaire, au contrôle des coûts ferroviaires et à la régionalisation du réseau ferroviaire canadien. Elle vérifie la compétibilité et les possibles investissements ferroviaires et les niveaux de déficitaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les dépenses pour le transport du grain de l'Ouest, déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services ferroviaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les déficiences, des compagnies de chemin de fer pour financer. Elle vérifie la compétibilité et les possibles investissements ferroviaires et les niveaux de déficitaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les dépenses pour le transport du grain de l'Ouest, déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services ferroviaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les déficiences, des compagnies de chemin de fer pour financer.

La LTN de 1987 autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes ferroviaires. En vertu de la Loi, les

decisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes ferroviaires sont celles de la Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Direction des programmes et de la Direction de la coordination, de la Direction des services de vérification, de la Direction de la régionalisation du réseau et de la Direction de la régionalisation des services de transport.

La LTN de 1987 autorise l'Office à rendre des décisions concernant les demandes d'abandon partiel ou total de lignes ferroviaires. En vertu de la Loi, les

Régionalisation du réseau ferroviaire - Abandon de lignes ferroviaires

La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Direction des programmes et de la Direction de la coordination, de la Direction des services de vérification, de la Direction de la régionalisation du réseau et de la Direction de la régionalisation des services de transport.

La Direction générale est constituée de quatre directions, soit celle de la Direction des programmes et de la Direction de la coordination, de la Direction des services de vérification, de la Direction de la régionalisation du réseau et de la Direction de la régionalisation des services de transport.

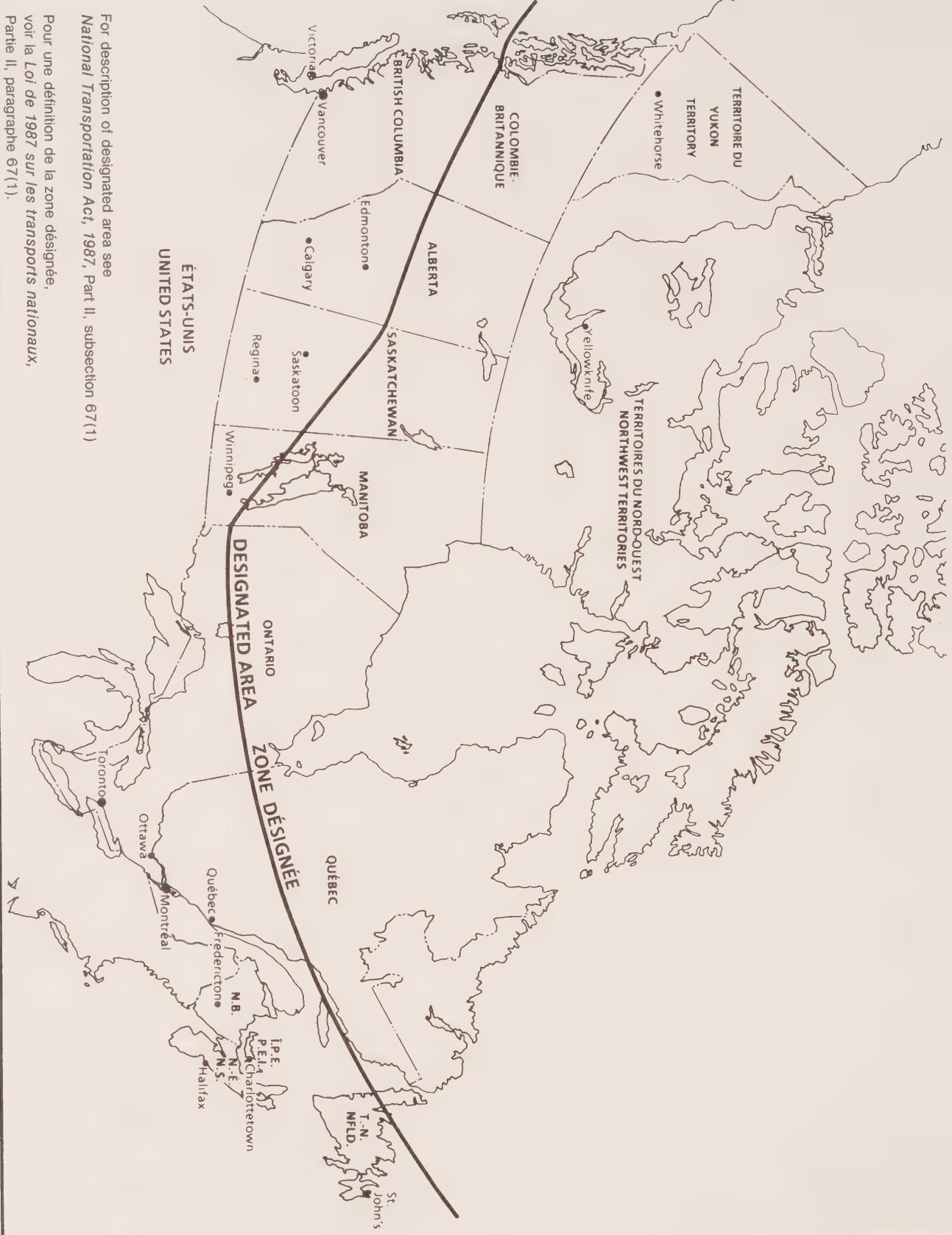
La Direction générale des subventions au transport gère des programmes fédéraux ayant trait aux prix statutaires, aux paiements de subventions pour des services de transport ferroviaire, au contrôle des coûts ferroviaires et à la régionalisation du réseau ferroviaire canadien. Elle vérifie la compétibilité et les possibles investissements ferroviaires et les niveaux de déficitaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les dépenses pour le transport du grain de l'Ouest, déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services ferroviaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les déficiences, des compagnies de chemin de fer pour financer. Elle vérifie la compétibilité et les possibles investissements ferroviaires et les niveaux de déficitaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les dépenses pour le transport du grain de l'Ouest, déterminer les coûts du transport du grain de l'Ouest, les pertes engendrées par l'exploitation de services ferroviaires, les frais facturés à VIA Rail Canada, les déficiences, des compagnies de chemin de fer pour financer.

DIRÉCTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT

CARTE DU TERRITOIRE CHOISI

Entrée sur le marché et analyse du marché

19



For description of designated area see
National Transportation Act, 1987, Part II, subsection 67(1)

Pour une définition de la zone désignée,
voir la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*,
Partie II, paragraphe 67(1).

avec des organismes de réglementation étrangers afin de faciliter l'exploitation de vols affrétés, comme le nombre de places attribuées au Canada et à la France, et l'accès à bord des États-Unis du fret. Transports, et afin d'améliorer la mise en application des règles sur l'affrètement (Canada-Royaume-Uni). A la demande du ministre des Transports, l'Office aussi élaboré de nouveaux règlements libéraux sur les vols affrétés transfrontaliers, qui entreraiient en vigueur en même temps qu'un nouvel accord canado-américain relatif aux services aériens.

La Direction générale a fourni des conseils en matière de politiques sur les plans économiques et réglementaire concernant les dispositions d'accords bilatéraux et des questions de délivrance de licences aux services aériens. Les autorités concernt les dispositions aux services aériens réglementaires et multilatéraux relatives aux services aériens et des questions de délivrance de licences et d'affrètement. Parmi ces activités, on trouve également les escrocs techniques à Canada, des pendançades en vertu des Notes tout-carbo et des Notes économiques contre la Yougoslavie et Haïti, des affrètements de cinquième liberté, des sanctions internationales contre la Libye, et des accords bilatéraux et multilatéraux relatifs aux services aériens dans les compagnies aériennes étrangères Canada-Etats-Unis, les investissements étrangers dans des compagnies aériennes canadiennes, des alliances entre compagnies aériennes, la libéralisation du transport aérien dans La Communauté économique européenne, des initiatives multilatérales du GATT, et les conventions aériennes internationales. La Direction générale a représenté le Canada au sein de la Commission économique pour le développement civil international, et elle a présidé le Comité national 29^e assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale sur les accords bilatéraux entérinés et mis au point un système informatisé de recherche documentaire sur les accords bilatéraux relatifs aux services aériens.

Pour appuyer ses activités, la Direction générale a de la Commission générale économique lors de la 29^e assemblée générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et elle a présidé le Comité national de facilitation.

Enfin, la Direction générale a soutenu la mise en place de l'accord bilatéral sur les limites de la responsabilité civile des compagnies aériennes.

Enquêtes régionales

La Direction générale a représenté l'Office dans le cadre de 15 rondes de négociation bilatérale avec six pays, soit l'Argentine, la Belgique, la Grèce, l'Allemagne, Singapour (trois rondes) et les États-Unis (huit rondes). Elle a également collaboré étroitement

En 1992, la Direction générale a formé un appui à l'officier dans l'exercice de ses fonctions à titre d'autorité canadienne en aéronautique, en vertu d'accords bilatéraux relatifs aux services aériens, et à titre d'organisme canadien de réglementation économique dans le domaine du transport aérien. Réglement sur les transports aériens. Les activités réglementaires aux accords bilatéraux comprenaient les préoccupations en matière de politiques et l'administration des régimes concernant la capacité et les tarifs ainsi que l'évaluation des accords commerciaux entre des compagnies aériennes, c'est-à-dire le partage de codes, les réservations de procédures et les locations avec équipage. Des capacités et fonctionnalités ont été élaborées et mises en oeuvre pour réduire le travail nécessaire à la réservation et la gestion de l'information. Des concordats bilatéraux sur les réservations de mis en oeuvre pour réduire le travail nécessaire à la réservation et la gestion de l'information.

internationaux

Accords de services aériens

PR	PPEC	PVT	PPEC	PR
Demandedes de renseignements	Infractiōns répétitives	Véritifications périodiques terminées	Infractiōns répétitives	Ateliers et séances d'information
1 338	101	127	177	60
1	47			

Analyses et suivi de l'industrie

La Direction continue à collaborer étroitement avec Transports Canada et la GRC dans le cadre d'enquêtes menées en vertu des Parties II et V de la LTN de 1987 et des réglements connexes. Il existe aussi une relation de travail étroite avec le Bureau

En vertu de la LTN de 1987, l'Office doit effectuer des examens annuels de la nouvelle loi sur le transport, y compris les changements dans les tarifs, les niveaux de service, la structure et le rendement de l'industrie, les niveaux d'emploi, le temps de réponse relative à des questions sur lesquelles on demande à l'Office de se pencher, les effets des taux de lignes concurrentielles sur les campagnes de chemin de fer, et toute autre question transmise par le ministre. Le quatrième examen annuel a été publié en 1992. Les examens rassemblent des renseignements ponctuels du gouvernement et de l'industrie ainsi que des usagers des modes de transport pour effectuer un examen complet de l'évolution que connaît un différent mode.

DELIVRANCE DE LICENCES	
Services internes	
La Direction des services internes a traité 270 demandes, nouvelles ou pour modification, de licences de service aérien imposé par le permis de déservir la zone désignée et 54 autres demandes pour l'exploitation de service à cette zone. Au total de 262 licences, nouvelles cours de pour l'exploitation de service à cette zone, de 1986 licences, soit été émises. Relativement à intérieurs ont été versées pour les transporteurs comptent une déclaration attestant que les transporteurs satisfont toujours aux exigences de correkt. En vertu du Règlement sur les transports aériens, les transporteurs doivent également maintenir une police d'assurance couvrant leurs passagers et les risques de responsabilité civile, et déposer un certificat de conformité à ce sujet. Les transporteurs doivent aussi faire valoir leur licence dans la mesure où elle est nécessaire pour exercer leur activité. Le permis pour vol international offre aux transporteurs la possibilité de certaines exigences relatives aux international affrétés à partir du Canada, les transporteurs aériens doivent connaître l'Office du tome de garanties financières. Les affréteurs soumis à protégement les accointes versées par les montants régus des passagers également protéger les montants régus des passagers et des agents de voyage, en général par compensation de fiducie. En 1990 et 1991, le personnel de l'ONT a travaillé avec les autorités canadiennes pour élaborer un règlement sur les exigences de sécurité et de transports aériens en ce qui a trait à la protection des passagers internationaux détenues par des transporteurs étrangers et de leurs propriétaires et gérants. Le permis pour vol international délivré au 31 décembre 1992 : Nombre de transporteurs autorisés et de licences internationaux pour 1992 Statistiques relatives aux services internationaux pour 1992 Nombre de transporteurs autorisés et de licences internationales détenues par des transporteurs et gérants Services internes suspendus ou annulés 172 34 167 22 113 195 Demandes d'exploitation de services d'affrètement pour l'année civile 1992 Permis délivrés (à partir du Canada) Vols pour passagers (VARA, VAFQ, VARAVAFQ, VABC) Vols sans participation pour passagers Modifications d'assurance civile et documents d'aviation et de transport Services aériens internationaux par eau dans le Nord a été refusée en 1992. Une demande pour un service de réapprovisionnement maritime de navires en vertu de la Loi sur la marine temporaire de navires relativement à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. On a traité 64 demandes relatives à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de certificats d'autorité ferroviaire, ni de permis de construction ou d'exploitation de produits. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de permis de transport réguliers et de permis de services réguliers, suspensions ou annulations d'exploitation pour 1992 : Services réguliers Services non réguliers Exemplos Suspensions Annulations 195 113 22 167 34 Demandes d'affrètement pour l'année civile 1992 Permis délivrés (à partir du Canada) Vols pour passagers (VARA, VAFQ, VARAVAFQ, VABC) Vols sans participation pour passagers Modifications d'assurance civile et documents d'aviation et de transport Services aériens internationaux par eau dans le Nord a été refusée en 1992. Une demande pour un service de réapprovisionnement maritime de navires en vertu de la Loi sur la marine temporaire de navires relativement à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. On a traité 64 demandes relatives à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de certificats d'autorité ferroviaire, ni de permis de construction ou d'exploitation de produits. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de permis de transport réguliers et de permis de services réguliers, suspensions ou annulations d'exploitation pour 1992 : Services réguliers Services non réguliers Exemplos Suspensions Annulations 195 113 22 167 34 Demandes d'affrètement pour l'année civile 1992 Permis délivrés (à partir du Canada) Vols pour passagers (VARA, VAFQ, VARAVAFQ, VABC) Vols sans participation pour passagers Modifications d'assurance civile et documents d'aviation et de transport Services aériens internationaux par eau dans le Nord a été refusée en 1992. Une demande pour un service de réapprovisionnement maritime de navires en vertu de la Loi sur la marine temporaire de navires relativement à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. On a traité 64 demandes relatives à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de certificats d'autorité ferroviaire, ni de permis de construction ou d'exploitation de produits. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de permis de transport réguliers et de permis de services réguliers, suspensions ou annulations d'exploitation pour 1992 : Services réguliers Services non réguliers Exemplos Suspensions Annulations 195 113 22 167 34 Demandes d'affrètement pour l'année civile 1992 Permis délivrés (à partir du Canada) Vols pour passagers (VARA, VAFQ, VARAVAFQ, VABC) Vols sans participation pour passagers Modifications d'assurance civile et documents d'aviation et de transport Services aériens internationaux par eau dans le Nord a été refusée en 1992. Une demande pour un service de réapprovisionnement maritime de navires en vertu de la Loi sur la marine temporaire de navires relativement à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. On a traité 64 demandes relatives à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de certificats d'autorité ferroviaire, ni de permis de construction ou d'exploitation de produits. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de permis de transport réguliers et de permis de services réguliers, suspensions ou annulations d'exploitation pour 1992 : Services réguliers Services non réguliers Exemplos Suspensions Annulations 195 113 22 167 34 Demandes d'affrètement pour l'année civile 1992 Permis délivrés (à partir du Canada) Vols pour passagers (VARA, VAFQ, VARAVAFQ, VABC) Vols sans participation pour passagers Modifications d'assurance civile et documents d'aviation et de transport Services aériens internationaux par eau dans le Nord a été refusée en 1992. Une demande pour un service de réapprovisionnement maritime de navires en vertu de la Loi sur la marine temporaire de navires relativement à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. On a traité 64 demandes relatives à l'entrée dans le port de marchandise du Canada et de la Loi sur les douanes. La loi sur la marine est de la Loi sur la marine temporaire de navires en vertu de la Loi sur les douanes. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de certificats d'autorité ferroviaire, ni de permis de construction ou d'exploitation de produits. En 1992, il n'y a eu aucune demande et délivrance de permis de transport réguliers et de permis de services réguliers, suspensions ou annulations d'exploitation pour 1992 : Services internes	

DIRECTORIAT GÉNÉRAL DE LA MARCHÉ ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ

Entretien sur le marché et analyse du marché

La Direction générale fomult une direction fonctionnelle aux employés de l'ONT des bureaux régionales de l'Ouest et de l'Atlantique qui traitent des demandes régionales relatives aux activités de la Direction générale. Il y a aussi des employés chargés des enquêtes régionales dans des bureaux situés à autre du Canada.

La Direction générale complète quatre directions : Services immobiliers, Services internationaux, Enquêtes régionales, et Analyse et suivi de l'industrie.

Parmi les activités de la Direction générale, on trouve la délivrance des licences aux transporteurs canadiens et étrangers pour leurs activités au Canada, et les licences établies par les réglements applicatifs des exigences établies par les réglements et les licences de l'Office de même que par les accords internationaux, la participation dans la négociation et la mise en oeuvre des accords aériens internationaux, et la surveillance et l'analyse des répercussions de la réglementation économique sur le secteur du transport.

Règlement des différends

La promotion et la mise en application de tels droits n'avait pas été déposée auprès de l'Office.

l'industrie introduira le dépôt électronique des règlements, y compris les conditions de vente. Cet ajout accroît la capacité du gouvernement de protéger le consommateur, l'industrie et les intérêts bilatéraux du Canada tout en réduisant les coûts et le fardeau réglementaire de l'industrie.

EN 1992, 59 274 pages de tannification (régles) et 2 787 669 dessins électroniques ont été déposés au pâres de l'Office pour des tarifs en provenance ou à destination du Canada. Quelques dépôts ont proposé des augmentations de tarifs, dont 72 qui ont fait l'objet d'un examen financier minutieux afin de s'assurer du bien-fondé des tarifs proposés. Des décisions sur des demandes de dérogation spéciale aux réglements concernant le dépôt de tarifs avec un court préavis ont été rendues dans 4 341 cas.

Durant 1992, la Direction générale a la négociation d'ententes bilatérales de services aériens et à des discussions sur les trains avec l'Allemagne, la Grèce, Singapour, l'Argentine, la Belgique et les Etats-Unis. Elle a aussi mis ses compétences à contribution dans la négociation d'accords de réservation de capacité et de partage de codes.

En 1992, la Direction générale a régulé et traité quelque 150 plannings écrits de consommateurs et environ 800 plannings et demandes verbales, dont le degré de complexité variabil, concemant le transport aérien des passagers.

Plaines

Etant donné les accords bilatéraux de transport aérien du Canada, la Direction générale s'occupe de plaines ayant trait à des différends qui surviennent entre des transporteurs ou avec des gouvernements étrangers au sujet des tarifs de transport aérien international. En 1992, 23 plaintes ont été traitées. Les questions abordées comprenaient les prix offerts par les transporteurs applicuant des droits de la cinquième et de la sixième libéreté pour le transport entre le Canada et d'autres pays, des conditions de transport ainsi que

Tarifs aériens internationaux

La partie V de la LIN de 1981/Regt le
réapprovisionnement des localités du Nord par eau le long du fleuve Mackenzie, sur le lac Athabasca et dans l'ouest de l'Arctique. Les transports autorisés sont tenus de déposer les tarifs, lessquels sont examinés de manière à garantir que les taux et les conditions de transport soient justes et raisonnables. En 1992, 12 tarifs de réapprovisionnement du Nord par eau ont été analysés, une plaine officielle contre un transporteur, déposé par une autorité provinciale, faisait l'objet d'une enquête, de même qu'une plainte informelle déposée par un expéditeur.

Groupe désigné en vertu de l'article 21 de la LDGM, le Conseil canadien des experts en matière d'Office d'agir de façon informelle en tant que deux conférences maritimes. L'une des conférences par médiateur à propos de frais de surcharge imposées par deux conférences maritimes. L'une des conférences par accepté le procédé de médiation, et une rencontra à été organisée entre les deux parties avec la présence des médiateurs de l'Office. La deuxième conférence a refusé de se joindre au procédé; le CCE a déposé une plainte officielle, mentionnant que la conférence n'avait pas respecté le délai réglementaire pour le dépôt d'un avis d'augmentation des frais de surcharge. L'Office étudie présentement le cas.

En 1992, les documents sur ententes de deux nouvelles conférences et les modifications apportées à 35 ententes de conférences maritimes ont été examinés; 47 000 pages de traité ont été déposées.

Les conférences maritimes sont des regroupements de transporteurs maritimes qui déterminent les taux et les conditions du transport collectif de leurs membres. Elles sont soustraites à l'application des dispositions de la Loi sur la concurrence, en matière de poursuite, lorsqu'elles se conforment à certaines dispositions de la LDCM.

Applications de la loi dérogatoire sur les conférences maritimes (LDCM) et des tarifs de remplacement du Nord par la mer

La Direction générale régolt des demandes et des plaignies concernant la construction et la modification des lignes ferroviaires, des passages à niveau et autres infrastructures sous le régime de la Loi sur les chemins de fer, la Loi de 1987 sur les transports nationaux, la Loi sur la sécurité ferroviaire et la Loi sur le déplacement des lignes et les croisements de

PROGRAMME DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE

Autres points

Le service à rendu public de une décision concernant des plaints pour les passagers relés au CanariPass de VIA, un laissez-passer offert aux Canadiens et non-Canadiens à conditions différentes. L'Office a concilié que les différentes conditions ratifiées au CanariPass portaient atteinte à l'intérêt public, et a ordonné à VIA d'éliminer ces particularités du tarif. De même, l'Office a du réexaminer une demande présentée par Algoma Central Railway en vue d'obtenir l'autorisation d'abandonner son service en Ontario. En raison de l'absence de mode de transport de régionales et de l'isolement des collectivités rurales, l'Office a décidé à ordonne que le service érroviaire ne soit pas éliminé.

Questions liées aux passagers

En 1992, l'Office a recommandé au gouvernement en conseil de sanctionner, en vertu de l'article 98 de la Loi sur les chemins de fer, six accords d'usage commun de voies et de droits de circulation. Cinq de ces accords concernaient des portions de voie en Ontario, et l'autre, une voie reliant la frontière américaine à Montréal.

Accords de Paragraphe de Voies

Entreprise à la demande du gouverneur en conseil, l'Office a terminé son enquête visant à déterminer si les taux imposés à Gaines Inc. par le CP étaient comparables pour le transport de viandes suspendues au cours de la période allant de 1980 à 1983. En revanche, l'Office a rendu sa décision, laduelle déterminant que les taux étaient, en grande partie, non compensatoires.

1 aux non compensatoires

- Paclifique Limitee (CP) de fournit des services de demeure transporteur et d'interconnexion aux installations d'AGPro ou près de celles-ci, à Saskatoon, y compris des wagons ou plus. L'Office a constaté qu'un lieu de correspondance existe à l'installation d'AGPro et a donc ordonné au CP de former les services d'interconnexion requis.
 - Contrats confidentiels et dépôt des tarifs
 - 5614 contrats confidentiels;
 - 9 039 modifications à des contrats;
 - 932 tarifs réglementaires;
 - 621 tarifs de marchandises limitées;
 - 2 tarifs de ponts et tunneles;
 - 252 tarifs de messageries;
 - 124 tarifs de passagers;
 - 433 tarifs accordés en vertu de L^oi sur les taux de transport de marchandises dans les provinces Maritimes;
 - 27 117 laissez-passer gratuits ou à tarif réduit pour le transport de passagers.

En décembre 1991, Cominco fertilizers a déposé une demande afin que l'Office ordonne au Canadien

A la fin de l'année, le rapport préliminaire de l'enquête sur l'accessibilité des services de transport au sol aux aéroports canadiens a été rendu public dans le but de recueillir les commentaires des personnes intéressées. Le rapport soutient que les recommandations sur la disponibilité de véhicules de location dotés de commutateurs doivent être appliquées aux aéroports. Les commentaires seront accessibles aux aéroports. Les commentaires seront communiqués aux autorités de transport et d'autocars.

L'Office établira les taux d'interconnexion sur une base annuelle. Il s'agit du montant qu'une compagnie de chemin de fer peut facturer à une autre pour transférer du trafic à cette deuxième compagnie lorsqu'elle destinatation ou l'origine du trafic se trouve dans un rayon de 30 km d'un lieu de correspondance entre les deux compagnies. Les taux de 1993 calculés par la Direction générale ont été approuvés par l'Office et le gouvernement en conseil.

DIRECTION DES PLANNINGS ET TARIFS SUR LES CHEMINS DE FER ET DE LA MEDIACTION

L'Office avait en place un programme d'éducation publique dynamique visant à garantir que les personnes handicapées comprenaient leurs droits en vertu de l'article 63 de la LTN de 1987. Les activités comprenaient la production et la distribution d'un vيديo intitulé "L'accès à la production et la distribution d'un vيديo intitulé "L'accès à la production et la distribution d'un vيديo intitulé "L'accès à la production et la distribution d'un vيديo intitulé "L'accès à la production et la distribution d'un videographic". La participation à un certain nombre d'expositions, dont l'exposition internationale soulignait la fin de la décennie consacrée aux personnes handicapées en Occurrence, Automomie 92, et un programme dynamique de présentations publiques. L'Office a renseigné les documents au sujet du programme de transport accessible et a distribué plus de 750 brochures, rappor ts d'enduite et documents de travail. Tous les documents ont été offerts en braille, en gros caractères et sur audio cassette.

Au cours de 1992, l'Office a régi 41 plaintes portant sur des obstacles induis aux déplacements des personnes handicapées. De plus, l'Office a examiné 11 plaintes qui avaient été présentées en 1991. La moitié des plaintes touchait le transport aérien, 33 p. 100, le transport terrestre, et 17 p. 100, les services de traversier et les terminus dans tous les modes.

A la demande du ministre des Transports, l'Office a mené une enquête sur l'accès à la propriété des services extra-provinciaux de transports par autocar au Canada. Des audiences se sont tenues dans 17 villes partout au Canada au printemps et à l'automne de 1992, et ont donné à 180 présentateurs l'occasion d'aborder les questions directement. La commission se composait du président, l'honorable Erik Nielsen, et M^e Nicolle Forget, et tous les autres membres ont participé à tour de rôle. Deux membres, M. Jacques Voyer et Mme Patricia Danforth, ont su faire profiter la commission d'enquête de leur expérience dans le secteur des transports. L'affaire concerne la composition d'un conseil des personnes handicapées. Leader bien connu chez les personnes handicapées, Rick Hansen a aidé l'Office lors des audiences et du rapport. Une ébauche a été envoyée au ministre des Transports en novembre; le rapport final sera publié au début de 1993.

La Loi de 1987 sur les transports nationaux (LTN) de 1987 figurent au nombre des six lois fédérées modifiées par un projet de loi omnibus visant à renforcer les droits des Canadiens handicapés dans certains domaines prioritaires. Le projet de loi qui a modifié l'article 3 de la Loi de manière à ce que le respect des besoins des voyageurs handicapés passe par la intégration de la politique nationale des transports, a reçu la sanction royale le 18 juin.

DIRÉCTION DES TRANSPORTS

ACCÉSIBLES

La Direction générale est composée des quatre directions suivantes : la Direction des transports accessibles, la Direction des plaines et des services chemins de fer et de la médiation, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, et enfin, la Direction des aériennes et maritimes.

La Direction générale est chargée de réglementer les différends entre transporteurs et usagers d'ordre économique, chargée de résoudre les litiges d'ordre économique, répondre aux demandes et aux plaintes différentes aux questions relevant de la compétence de l'ONT, à résau des transports. Ses activités consistent à transpor, afin d'améliorer la productivité et l'utilité du centre transporteurs et usagers des services de transport, afin d'assurer la régulation et la gestion des services de médiation et d'arbitrage ainsi qu'à prendre les mesures réglementaires appropries. La Direction générale a des responsabilités particulières dans l'exécution du mandat de l'ONT en ce qui touche aux tarifs et aux services de transport, aux mesures visant à favoriser l'accèsibilité à des services ferroviaires concurrentiels, à la répartition des coults relatifs aux chemins de fer et de la médiation, la Direction de l'infrastructure ferroviaire, et enfin, la Direction des plaines et des services aériennes et maritimes.

DIRÉCTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS

RÈGLEMENT DES

GÉNÉRALE DU

DEMANDES DE REVISION

Un certain nombre d'instruments statutaires ont été préparés par le Secrétaire et adoptés par le gouvernement en conseil en 1992. Quatre d'entre eux constituent des ententes de droits de passage et délimitent communement les voies. Un autre concerne lait de minimis supplémentaires établis pour la campagne agricole 1992-1993. Trois se penchent sur les taux compensatoires relatifs au transport ferroviaire de produits de colza. Un autre concerne l'établissement des taux de 1993 à des niveaux minimums compensatoires duant au transport ferroviaire de produits de colza. Deux instruments constituent des normations réglementaires sur les transports aériens et le transport ferroviaire ont été modifiées. Aussi, le décret en vigueur-inspecteur par l'Office. Chaque demande de révision doit être soumise à l'Office en 1992, lesquelles doivent traiter au transport aérien. Parmi celles-ci, deux sont été rejetées, et les trois autres ont été reportées à 1993.

DEMANDES DE REVISIION

ARRÊTÉS (1992)		DÉCISIONS (1992)	
Transport ferroviaire	234	Le ramée, dont 16 ont été approuvées, cinq autres, rendues en ce qui a trait à 24 demandes au cours de l'année, sont 16 ont été reportées de 1991. Des décisions ont été	198
Transport aérien	19	rejetées et trois, closes. Parmi ces dernières, une demande a été close parce qu'aucune réponse n'avait été obtenue de la part du demandeur, et les deux autres ont été par la suite reprises. Les quatre autres demandes ont été reportées à 1993.	21
Transport routier	455	Une demande de révision relative au transport maritime a été déposée et rejetée en 1992.	455
Transport ferroviaire	30	BUREAUX RÉGIONAUX	766
Transport aérien	2	Bureau régional de l'Atlantique	2
Transport routier	0	Le bureau régional de l'Atlantique, siège à Moncton,	0
Transport maritime	229	administre le Programme de subventions au transport des marchandises dans la région Atlantique. De plus,	229
Transport routier	1 027	il comprend une direction, un microcosme de l'Office,	1 027
Lettres-décision (Section 1)		Lettres-décision (Section 1)	

DIRECTION GÉNÉRALE DU SECRÉTARIAT ET DES ACTIVITÉS REGIONALES

SECRETARIAT

ATTRIBUTIONS ET RESPONSABILITÉS

En 1992, le Secrétariat a rendu public 455 arrêtés et 1 027 décisions. Le décompte par mode de transport : se lit comme suit :

ACTIVITIES

Bureaux régionaux

L'Office a plein pouvoir pour établir des bureaux régionaux. Il mène activement des activités régionales au bureau régional de l'Atlantique, situés respectivement à Saskatoon, en Saskatchewan, et à Moncton, au Nouveau-Brunswick. D'autres bureaux ont été établis à Vancouver, Whitehorse, Thunder Bay, Toronto et à Sudbury. L'Office a également établi des bureaux régions aux deux extrémités du pays, à Regina et à Yellowknife.

et de mettre en application les programmes de gestion du personnel et de langues officielles ainsi que les politiques et les systèmes, conformément aux politiques établies par les organismes centraux.

2

Directions générales

LONT comprend six directions générales.

Introduction

INTRODUCTION

Introduction

Voici le cinquième rapport annuel de l'Office national des transports du Canada, qui a été créé le 1^{er} janvier 1988 par la Loi de 1987 sur les transports nationaux. Des transports du Canada, qui a été créé le 1^{er} janvier 1988 par la Loi de 1987 sur les transports nationaux. L'Office succéda à la Commission canadienne des transports, constituée en 1967, en tant qu'organisme fédéral de réglementation des transports.

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports prévoit une intervention minimale du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entrepreneuriat. Avec l'allégement de la réglementation économique, celle-ci possède une réglementation toutefois particulière en matière de réglementation économique des transports et des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

Les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation multi-modale et ses objectifs de mise en place réglementaire, et concordant avec la volonté des forces du marché.

L'ONT s'est doté d'une structure fonctionnelle, adaptée au présent cadre réglementaire, et concordant avec sa vocation multi-modale et ses objectifs de mise en place réglementaire, et concordant avec la volonté des forces du marché.

Membres

En vertu de la Loi, l'Office est composé d'un président, d'un vice-président et d'autre part autres membres permanents, tous choisis par le gouvernement en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires.

Le président est le premier dirigeant de l'Office et, à titre, il assure la direction et le contrôle de ses travaux et la gestion de son personnel.

STRUCTURE

Le président peut aussi nommer jusqu'à six membres permanents, tous choisis par le gouvernement en conseil. Ce dernier peut aussi nommer jusqu'à six membres temporaires.

MISSION

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports prévoit une intervention minimale du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entrepreneuriat, les transports étant davantage par les forces du marché. Avec l'allégement de la réglementation économique, celle-ci possède une réglementation toutefois particulière en matière de réglementation économique des transports et des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

Les activités de l'ONT tendent vers l'ultime objectif d'appuyer la mise en application de la politique nationale sur les transports au moyen de la réglementation multi-modale et ses objectifs de mise en place réglementaire, et concordant avec la volonté des forces du marché.

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports prévoit une intervention minimale du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entrepreneuriat, les transports étant davantage par les forces du marché. Avec l'allégement de la réglementation économique, celle-ci possède une réglementation toutefois particulière en matière de réglementation économique des transports et des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports prévoit une intervention minimale du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entrepreneuriat, les transports étant davantage par les forces du marché. Avec l'allégement de la réglementation économique, celle-ci possède une réglementation toutefois particulière en matière de réglementation économique des transports et des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

INTRODUCTION

Le principe directeur de l'actuelle loi sur les transports prévoit une intervention minimale du gouvernement fédéral pour favoriser l'esprit d'innovation et d'entrepreneuriat, les transports étant davantage par les forces du marché. Avec l'allégement de la réglementation économique, celle-ci possède une réglementation toutefois particulière en matière de réglementation économique des transports et des différends et de sauvegarde de l'intérêt public.

TABLE DES MATIÈRES

1	INTRODUCTION
5	DIRECTION GÉNÉRALE DU SECRÉTARIAT ET DES ACTIVITÉS RÉGIONALES
6	DIRECTION GÉNÉRALE DU RÈGLEMENT DES DIFFÉRENDS
15	DIRECTION GÉNÉRALE DE L'ENTRÉE SUR LE MARCHÉ ET DE L'ANALYSE DU MARCHÉ
21	DIRECTION GÉNÉRALE DES SUBVENTIONS AU TRANSPORT
25	DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES JURIDIQUES
31	DIRECTION GÉNÉRALE DE LA GESTION CENTRALE ET DES RESSOURCES HUMAINES
33	DÉPENSES

Michele Beaudry

Michele Beaudry

sentiments distingués.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes

terminée le 31 décembre 1992.

rapport annuel de l'Office national des transports du Canada pour l'année nationaux, j'ai l'honneur de vous présenter sous ce pli le cinquième conformément à l'article 66 de la Loi de 1987 sur les transports

Monsieur le Ministre,

L'honorable Jean Corbeil, C.P., député
Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)

OFFICE NATIONAL DES TRANSPORTS DU CANADA

PRESIDENT

L'honorable Erik Nielsen*

MEMBRES

Micheline Beaudry

VICE-PRESIDENT

L'honorable Erik Nielsen*

HAUTE DIRECTION

Patricia Danforth James D. Mutch*
George Minaker Edmund J. O'Brien Keith Pennier Jacques Voyer* Edward Weinberg*
Kennyeth Ritter

Craig S. Dickson Nicolle Forget Edmund J. O'Brien Keith Pennier Jacques Voyer*
Kennyeth Ritter

Keith Thompson, Director exécutif

L'honorable Erik Nielsen*, Premier dirigeant

Séymour Isenbarg, Seymor Isenbarg, Directeur général des différends
Gavin Currie, Directeur général des différends

Direction générale de l'entrée sur le marché et de l'analyse du marché
Gavin Currie, Directeur général, Directeur général des subventions au transport
Mike Parry, Directeur général des services juridiques

Direction générale de la gestion centrale et des ressources humaines
André Poulin, Directeur général, Directeur général des ressources humaines

Direction générale des services juridiques
Marie-Paulie Scott, Avocat général,
Doug Rimmer, Président,

Direction générale des subventions au transport
Mike Parry, Directeur général, Directeur général des subventions au transport

* Terme ayant pris fin le 30 novembre 1992. À ce moment, Micheline Beaudry a assumé la présidence de l'Office en vertu de la LTN de 1987.
** Membre temporaire lors des audiences publiques de l'enquête « En route vers l'accessibilité ».



Imprimé au Canada

ISBN 0-662-59425-8

N° de catalogue TW1-1/1992

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1993

Rapport annuel
de l'Office national
des transports
du Canada
1992

Canada
du
des transports
national
Office

1992
annuel
Rapport

